

MORAVSKI KORIDOR PROJEKAT AUTO PUTA

Septembar
2020

IZVEŠTAJ O PROCENI UTICAJA
NA ŽIVOTNU SREDINU I DRUŠTVO
NETEHNIČKI REZIME



КОРИДОРИ СРБИЈЕ

2U1K

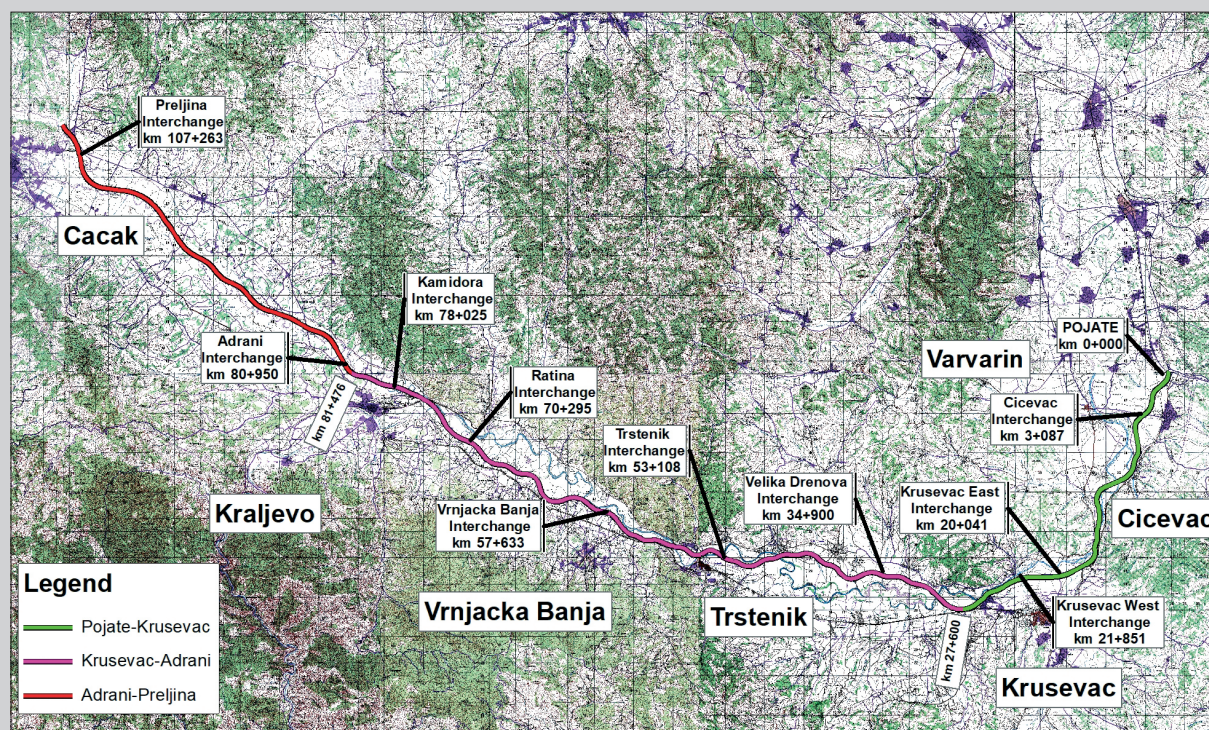


1	UVOD	4
2	ESIA CILJEVI	8
3	OPIS PROJEKTA	10
	3.1 Relevantni podaci o planiranju projekta	11
	3.2 Tehnički pregled Projekta	15
	3.3 Razvoj Projekta i Projektne alternative	15
	3.3.1 Tehnološke alternative	17
	3.3.2 Nulte alternative	17
	3.3.3 Konačni projekat	17
4	PRAVNI OKVIR	18
5	POČETNO STANJE	20
	5.1 Područje uticaja	21
	5.1.1 Područje uticaja na životnu sredinu	21
	5.1.2 Područje uticaja na društvo	21
	5.2 Početno stanje životne sredine	22
	5.3 Početni parametri društva	27
6	PROCENA UTICAJA	28
	6.1 Procena uticaja na životnu sredinu i mere ublažavanja	29
	6.2 Procena uticaja na društvo i mere ublažavanje	31
7	ANGAŽOVANJE ZAINTERESOVANIH STRANA	32
	7.1 Angažovanje zainteresovanih strana	33
	7.2 Esia Disclosure	34
	7.3 Žalbeni mehanizam	35
	7.3.1 Mehanizam žalbi od strane javnosti	35
	7.3.2 Mehanizam žalbi od strane radnika	35
8	ZAKLJUČAK	36

1 UVOD



Republika Srbija je preko Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture (MGSI/MCTI) razvila projekat autoputa Moravskog koridora u dužini od 112 km koji se nalazi u regionu Zapadne Morave u Srbiji i koji povezuje zemlju od Preljine do Pojata (vidi sliku 1-1).



Sliku 1-1. Projekta Koridora

Vlada Srbije (VS/GoS), subjekat odgovoran za pristup gradilištu Projekta, pribavljanje zemljišta, raseljavanje i izvršenje Projekta u ime VS. Putevi Srbije (PS/RoS) biće odgovorni za održavanje i očuvanje, eksploataciju, izgradnju, rekonstrukciju, organizovanje i kontrolu naplate putarine, razvoj i upravljanje Autoputem tokom operative faze. Projektovanje, nabavku i izgradnju Projekta izvodice zajedničko preduzeće Bechtel ENKA UK Limited (BEJV) kao izvodjač.

Projekat autoputa Moravski koridor sastoji se od projektovanja i izgradnje autoputa zajedno sa pratećim objektima, regulacije reke i zaštite i premeštanja postojećih komunalnih objekata i povezanih privremenih objekata (kampovi, dvorišta za održavanje opreme, pozajmišta, asfaltne baze, itd) u regionu Zapadne Morave u Srbiji.

VS (koju zastupa Ministarstvo finansija) namerava da finansira Projekat finansijskim zajmom od različitih međunarodnih finansijskih institucija (MFI/IFI). Prema MFI-jevim politikama i standardima performansi, projekat ove razmere zahteva potpunu Procenu uticaja na životnu sredinu i društvo. 2U1K Engineering and Consultanci Inc. kao ESIA konsultant bio je angažovan na preuzimanju dodatnih ekoloških i socijalnih dokumenata i pripremio je ovaj ESIA izveštaj kako bi ispunio standarde MFI-ja.

Prema Preliminarnoj ekonomskoj analizi i studiji izvodljivosti¹, potreba predloženog Projekta (tj. ciljevi realizacije ovog projekta) su sledeći:

- Smanjen rizik od poplava u regionu;
- Poboľjšano zapošljavanje u dolini reke Morave sa 9,950 zaposlenih do 2030;
- Povećana participacija turizma za 9% do 2025;
- Manje vremena za putovanje od Pojata do Preljina (oko 1 sat);
- Dodatne telekomunikacione veze za stanovništvo;
- Ukupna interna stopa prinosa (ISP) od 7.75%, 7.91% i 13.49% za tri deonice 1, 2 i 3 (pogledati pregled projekta radi detaljnih informacija o deonicama puta);
- Prihod od putarine od €74.44m godišnje do 2044; i
- Smanjenje nesreća za preko 50%.

1) Preliminarna ekonomska analiza i studija izvodljivosti za E-761 granicu Republike Srpske - Požega - Preljina - Izgradnja autoputa Pojata.

Projekat je strateški važan za ekonomski razvoj i investicije u regionu. Projekat će takodje omogućiti vezu između opštinskih centara Čićevac, Varvarin, Kruševac, Trstenik, Vrnjačka Banja, Kraljevo i Čačak, kao i privrednih zona i turističkih destinacija u regionu. Projekat će obuhvatiti izgradnju telekomunikacione infrastrukture koja će Autoput učiniti digitalnim autoputem, sa modernim optičkim i digitalnim kablovima, besplatnim internetom i obaveštenjima za vozače za bezbedan saobraćaj. U operativnoj fazi Projekta, tranzitno vreme između Pojata i Preljine biće smanjeno sa dva sata na manje od jednog sata.

Pored studije ESIA, Projekat je bio predmet nacionalne procene uticaja na životnu sredinu (EIA) po srpskim standardima i izdata je ekološka dozvola za deonice 1 i 3 Projekta. Preostala deonica se još uvek radi. Dva različita konsultanta su uradili preliminarne projekat za tri deonice. Odgovorni konsultanti za tehničku dokumentaciju Projekta i nacionalne EIA studije su:

- Saobraćajni institut (CIP) CIP je odgovoran za izradu EIA izveštaja za Deonice-1 & 2;
- Institut za puteve je kompanija za inženjering i tehnički konsalting i odgovoran je za izradu EIA izveštaja za Deonicu-3.

Nakon procene nedostataka nacionalnih EIA izveštaja o proceni uticaja na životnu sredinu, MIF su zahtevale pripremu kompletne ESIA studije i niz dodatnih studija o životnoj sredini i o društvu kao i dokumenta kako bi se popunili nedostaci potrebni za ispunjavanje standarda učinka MFI-ja i međunarodne dobre prakse.

Za ovu svrhu, projekat će slediti Ekvatorske principe, standarde učinka MFI-a o održivosti životne sredine i društva (2012), ekološke i socijalne standarde (ESS) grupe Svetske banke, kao i međunarodne ekološke i socijalne smernice i standarde pored odgovarajućeg nacionalnog zakonodavstva i propisa o životnoj sredini. Ramboll UK Ltd. postavljen je za međunarodnog konsultanta zajmodavca za životnu sredinu i društvo (IESC) da pregleda i savetuje zajmodavce u vezi sa Izveštajem ESIA.

2U1K Engineering and Consultanci Inc. je kao konsultant ESIA-e bio angažovan da preduzme izradu dodatnih dokumenata o životnoj sredini i društvu i pripremio je ovaj ESIA Izveštaj da ispunjava standarde MFI-ja. ESIA izveštaj je urađen na osnovu preliminarne projekata koje su sproveli Saobraćajni Institut (CIP) za deonice 1 & 2 i Institut za puteve Srbije za deonicu-3.

Ovaj netehnički rezime (NTS) sadrži rezime ESIA izveštaja koji je urađen za predloženi projekat autoputa Moravskog koridora u Srbiji. Ovaj se NTS fokusira prvenstveno na razvoj infrastrukture autoputa i regulaciju reke, ali uključuje i prateće građevinske objekte.

Internet kopije Izveštaja ESIA možete naći na sledećim linkovima:

- <http://koridorisrbije.rs/en/news>

Štampane kopije izveštaja ESIA mogu se naći u sedištu KS (Adresa: Beograd, Kralja Petra 21) u Beogradu i kancelarijama za odnose sa javnošću sedam opština (tj. Čićevac, Varvarin, Kruševac, Vrnjačka Banja, Trstenik, Kraljevo, Čačak) duž trase autoputa.

Sva pitanja ili komentare o ESIA izveštaju možete poslati kompaniji 2U1K Engineering and Consultanci Inc. koju zastupa g. Gunal Ozenirler (ozenirler.gunal@2u1k.com.tr; +90 (312) 287-2507) u ime KS.



2 ESIA CILJEVI



Cilj studije uticaja na životnu sredinu i društvo (ESIA) je bio da proceni uticaje Projekta na životnu sredinu i društvo, da dokumentuje potencijalne uticaje na životnu sredinu i društvo koji su povezani sa fazom izgradnje i operativnom fazom i da obezbedi mere ublažavanja radi sprečavanja, izbegavanja, smanjenja ili nadoknade. Sledeća tabela predstavlja ključne korake za ESIA studiju.

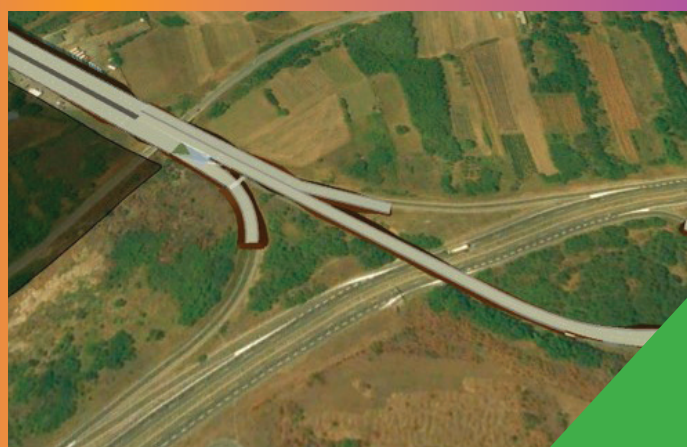
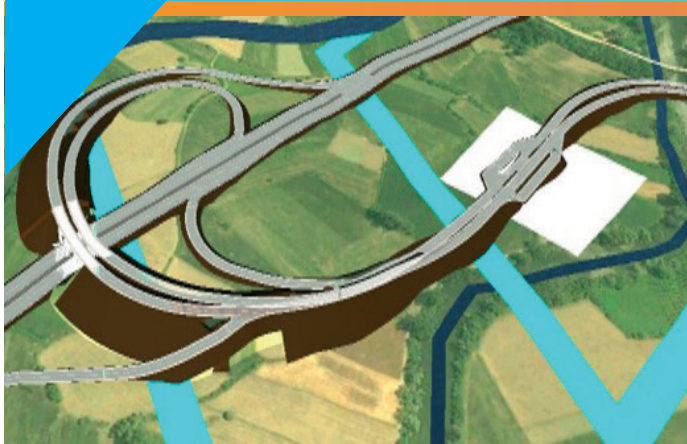
ESIA aktivnosti	Opis preduzetih aktivnosti
Procena praznina, za Izveštaj o opsegu	Ova studija identifikuje zahteve za daljim ispitivanjem i dodatnom dokumentacijom koju treba pripremiti kao i dodatne procedure i aktivnosti koje treba preduzeti kako bi se ispunili zahtevi MFI-ja.
Početno ekološko i društveno stanje	Primarni cilj ESIA procesa je da proceni potencijalne promene koje predloženi projekat može imati na postojeću životnu sredinu i društvo i kako se one mogu izbeći ili ublažiti. U okviru ESIA studije, podaci o Području uticaja su prikupljeni sa ciljem da se odredi postojeći fizički, biološki i socijalni status. Da bi se to uradilo, 2U1K eksperti su uradili pretraživanja u literaturi, procenu postojećih dokumenata Projekta i terenska istraživanja. Terensko istraživanje je uključivalo fizička ispitivanja, socio-ekonomske ankete, verifikaciju sekundarnih informacija i konsultacije kako bi se prikupile informacije o fizičkim, biološkim, kulturnim i socio-ekonomskim aspektima Projekta putem uzorkovanja, obilaska gradilišta i angažovanja zainteresovanih strana.
Procena uticaja	Studije procene uticaja predviđaju uticaje Projekta na širok spektar postojećih fizičkih, bioloških i ljudskih receptora zajednice. Studija takođe identifikuje mere ublažavanja i monitoringa koje će se prilagoditi kako bi se osiguralo da se uticaji izbegnu ili minimiziraju.
Plan upravljanja zaštitom životne sredine i društvom	Plan upravljanja zaštitom životne sredine i društvom i monitoringa (ESMMP) koji predstavlja mere ublažavanja za identifikovane uticaje na životnu sredinu i društvo sa predloženim aktivnostima monitoringa i odgovornim stranama pripremljen je kao glavni alat za upravljanje ekološkim i socijalnim rizikom Projekta. BEJV i KS su ovaj plan uzeli u obzir radi integracije u svoje sisteme upravljanja ŽS&D.
Plan angažovanja zainteresovanih strana	Plan angažovanja zainteresovanih strana (SEP) pripremljen je na početku projekta (tj. utvrđivanje obima rada). SEP pokriva pristup projektu, definiše identifikaciju zainteresovanih strana, predstavlja prethodne i planirane aktivnosti angažovanja zainteresovanih strana. Ažuriran je tokom procesa ESIA-e svaki put kada je bilo koji angažman zainteresovanih strana sproveden.
Okvir raseljavanja i obnove egzistencije	Ovaj dokument uokviruje nacionalne i međunarodne pravne zahteve, nedostatke među njima, definiše uloge i odgovornosti i aktivnosti koje treba preduzeti za popunjavanje praznina u skladu sa ulogama institucija. Pripremljen je, a KS su ga obelodanile na svojoj veb stranici, a niz skupova za učešće javnosti održan je u februaru 2020. godine u sedam opština duž trase Projekta.

Tabela 2 1. Ključni koraci za ESIA studiju

Environmental and Social Management and Monitoring Plan

ESIA studije su uključivale pripremu Plana upravljanja životnom sredinom i društvom i monitoring (ESMMP) za Projekat koji utvrđuje formalni sistem pomoću kojeg Projekat može upravljati obavezama ublažavanja tokom faze izgradnje i eksploatacije predloženog autoputa. ESMMP će se primeniti kao deo predloženog Projektnog sistema upravljanja zaštitom životne sredine i društvom (ESMS). ESMS će biti primenjen kroz integrisani okvir projekata ukupnog sistema upravljanja koji su definisani i uokvireni u ESIA kao i u ESMMP-u. ESMS će se baviti organizacionom strukturom, odgovornostima, praksom i resursima neophodnim za upravljanje projektom, uključujući specifične ekološke i socijalne obaveze tokom faze izgradnje i eksploatacije predloženog autoputa. Proceduru ESMS-a je počeo da razvija Izvođač i nalazi se u Dodatku-12 Izveštaja ESIA.

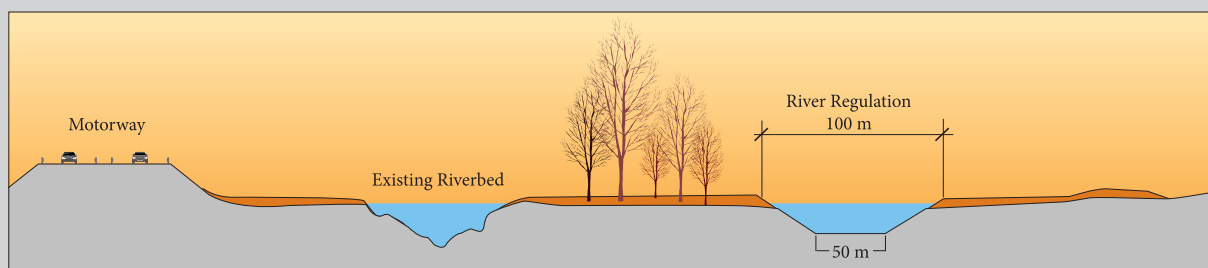
3 OPIS PROJEKTA



3.1 Relevantni podaci o planiranju Projekta

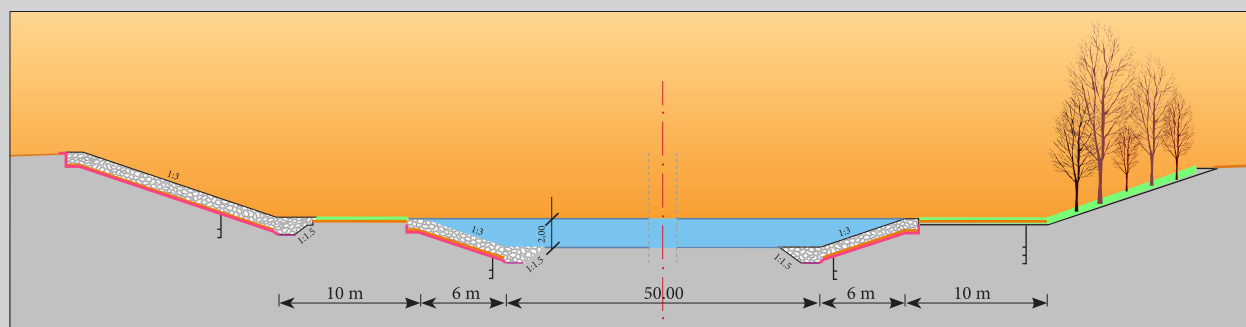
Inicijalna faza izvodljivosti Projekta započeta je 2010. godine sa Prostornim planom za specifične namene za infrastrukturni koridor autoputa E-761, dionica Pojate - Preljina (Službeni glasnik RS 84/10). Prostorni plan uključuje informacije o svrsi Projekta, lokaciji, potencijalnim uticajima, pregledu Projekta i njegovih objekata i daljem potencijalnom razvoju usklađenom sa ovim Projektom. U 2013. godini usvojena je Uredba prostornog plana posebnih namena infrastrukturnog koridora autoputa E-761, Deonica Pojate - Preljina, a na snazi je od 8. novembra 2013. godine (Službeni glasnik RS 98/13).

U skladu sa primenom Prostornog plana, pripremljeni su izveštaji Nacionalne procene uticaja na životnu sredinu (EIA) za relevantne deonice (Deonica 1, Deonica 2 i Deonica 3) i dobijena su odobrenja od relevantnih organa. Službeni dokument Projekta, uključujući nacionalnu stratešku procenu na životnu sredinu [1], bio je dostupan za javni pregled i učešće u roku od 30 dana od 14. maja do 12. juna 2012. godine, a dokumenti su i dalje dostupni u arhivi Republičke agencije za prostorno planiranje.



Izvor : Izveštaj hidrotehničke studije

Tipičan presek regulisanog kanala



Trasa i tipičan poprečni presek konstrukcije 1, Sektor 1



Predloženi projekat autoputa Moravski koridor, u dužini od oko 112.4 km i koji povezuje Pojate sa Preljiom blizu Čačka, prolazi kroz dolinu reke Zapadna Morava. Dužina reke Zapadne Morave na ovom delu je oko 139 km, a ukupna dužina rečne regulacije duž cele trase autoputa iznosiće 35,42 km. Nakon tragičnog događaja poplave na reci Zapadna Morava 2014. godine, Institut za vodoprivredu, Jaroslav Černi (IJC) sproveo je hidrotehničku studiju za regulaciju reke kako bi ponovo odredio liniju zone poplava od 100 godina radi pružanja zaštite Autoputa od efekata poplava i dejstava erozija vodenih tokova. Studija je takođe predložila regulaciju reke na Zapadnoj Moravi radi zaštite Projekta autoputa, kao i naselja koja se nalaze u ravnici Zapadne Morave, ohrabrena Vladom Srbije kako bi se minimizirao uticaj poplava u ovom regionu. Protok u starom koritu zahtevao je održavanje i neće se potpuno prekinuti da bi se poboljšalo vodeno i priobalno stanište. U tom pogledu, staro korito se neće koristiti kao prostor- pozajmište i neće biti ispunjeno neprikladnim materijalima kao što je preporučeno u Izveštaju o regulaciji reke i kontroli odvodnjavanja. Tipični presek regulisane reke i autoputa dat je na slici 1.2. Kao rezultat ove studije,

prvobitno geometrijsko pružanje predloženog Projekta autoputa, uključujući prelaze preko reke Zapadne Morave, promenjeno je zbog nove linije poplavnog područja od sto godina. U tom pogledu, Prostorni plan je izmenjen kako bi obuhvatio novo pružanje trase, kao i projekat preusmeravanja reka, što je pokrenulo zahtev za revizijom Prostornog plana i postojećih nacionalnih studija EIA.

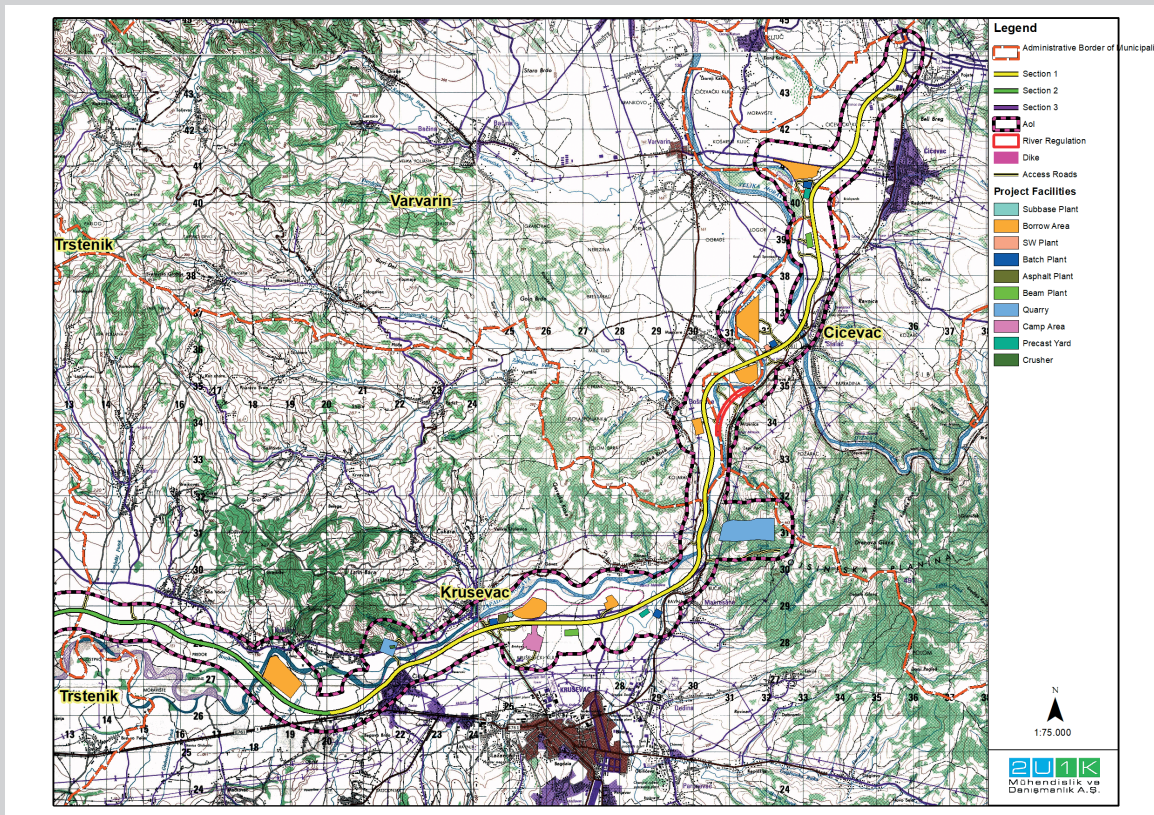
Ova odluka za izmenu Prostornog plana javno je obelodanjena u Službenom glasniku Republike Srbije (broj 33/2017 od 07.04.2017). Nakon formalne odluke (2017), Odeljenje za prostorno planiranje Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture organizovalo je rani uvid u prostorni plan za oblast posebne namene: Plan za Infrastrukturni koridor E-761, Deonica Pojate – Preljina

Nacrt izmenjenog Prostornog plana koji uključuje promenu pružanja trase i preusmeravanje reka bio je dostupan za javno objavljivanje između 30. avgusta 2017. i 13. septembra 2017 na internet stranici Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture. Najava i javni poziv građanima i zainteresovanoj javnosti (koji se takodje naziva Obaveštenje o javnom uvidu) objavljen je u medijima i na internet stranici Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture. Lokalno je javni poziv za rani uvid objavljen na internet stranicama opštine Čačak, opštine Trstenik i opštine Varvarin... Javni poziv bio je popraćen čitavim setom dokumenata koji su dostupni na internetu. Specifične povratne informacije od strane zainteresovanih strana su realizovane u skladu sa zakonskim procesom za učešće javnosti i nacrt verzija Prostornog plana je ušao u proces revizije shodno tome. Kada su revizije sprovedene, drugi nacrt Prostornog plana objavljen je javnosti tokom 30 dana od 18. jula do 16. avgusta 2019. godine. Obelodanjivanje je održano u gradovima Kraljevo, Kruševac i Čačak, kao i u opštinama Varvarin, Vrnjačka Banja, Trstenik i Čičevac, kao i na internet stranici MCTI. Proces Prostornog plana objavljen je zainteresovanim stranama putem sastanka za učešće javnosti (SZS). Prvi SZS sproveo je KS 26. avgusta 2019. Kao rezultat, povratne informacije zainteresovanih strana su primenjene u reviziji drugog Nacrta prostornog plana.

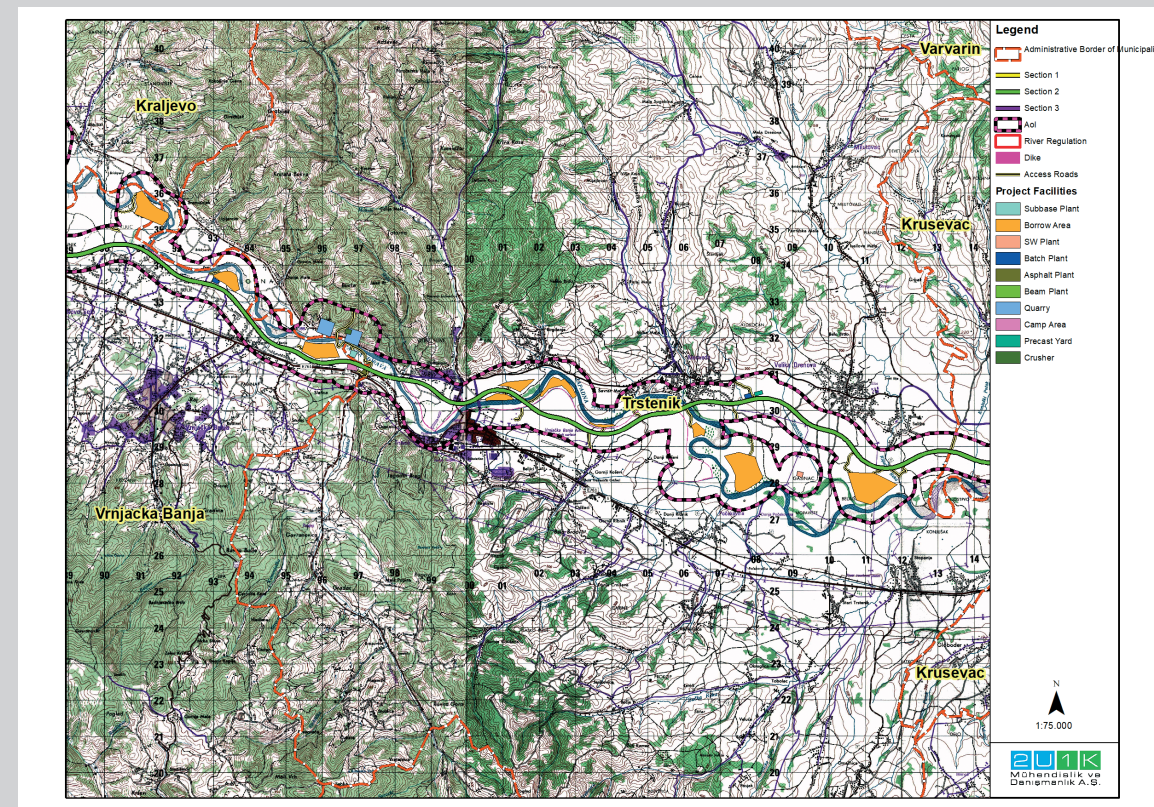
Tabeli 3-1, a njihove karte puta prikazane su na slikama 3-1 do 3-4.

Deonice i Sektori Projekta		Dužina (km)
Deonica-1: Pojate - Kruševac (Koševi)		27.83
Sektor-1	Pojate–most preko Južne Morave	9.06
Sektor-2	Most preko Južne Morave – Makrešane	7.89
Sektor-3	Makrešane – Koševi	10.88
Deonica-2: Kruševac (Koševi)-Adrani		53.90
Sektor-4	Kruševac (Koševi) – Lopoška reka	14.95
Sektor-5	Lopoška river – Trstenik	13.64
Sektor-6	Trstenik – Tovarnica reka	11.50
Sektor-7	Tovarnica reka – Adrani	13.81
Deonica-3: Adrani-Preljina		30.66
Sektor-8	Adrani petlja – Mrčajevci petlja	18.00
Sektor-9a	Mrčajevci petlja– Preljina petlja	9.00
Sektor-9b	Preljina petlja –Preljina petlja (E-763)	12.66

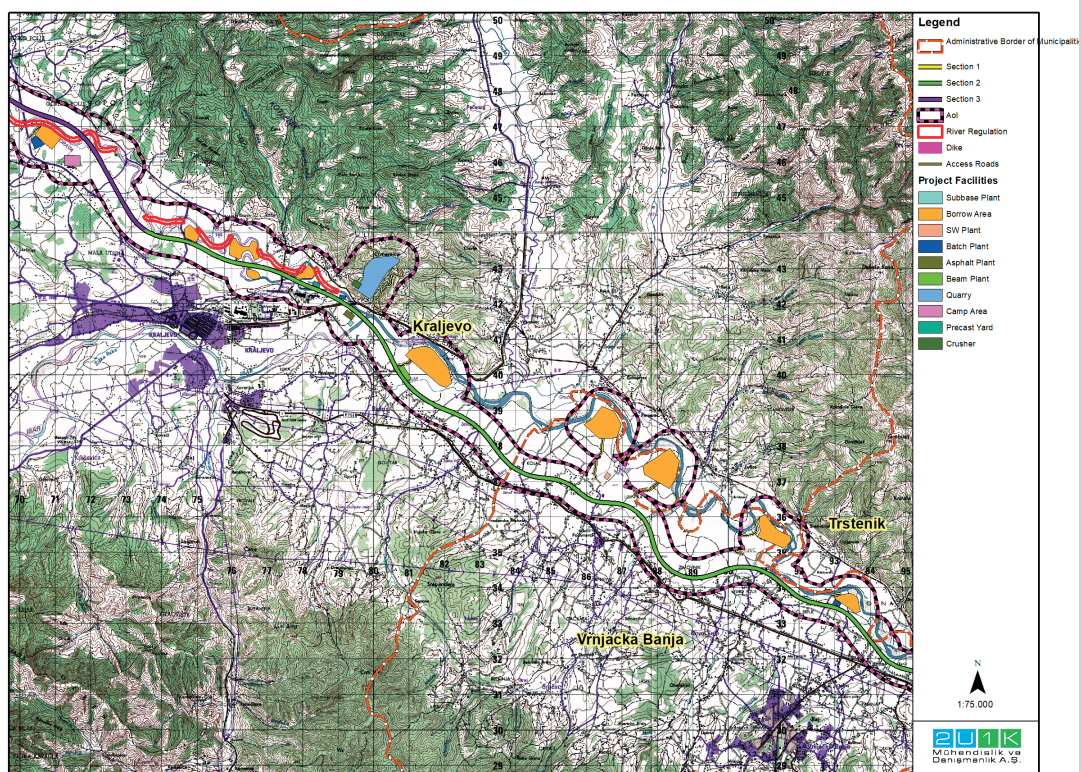
Tabela 3.1. Deonice i Sektori Projekta



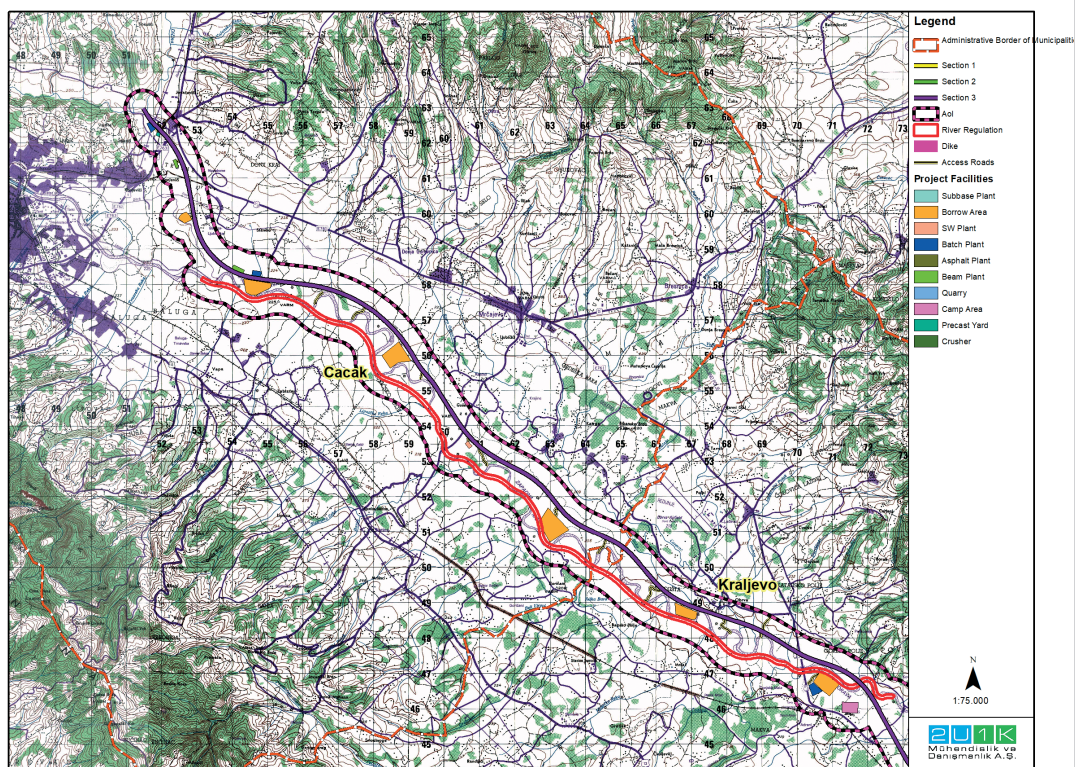
Slika 3.1. Mapa trase Deonice - 1



Slika 3.2. Mapa trase prvog dela Deonice-2



Slika 3.3. Mapa trase drugog dela Deonice-2



Slika 3.4. Mapa trase Deonice-3

Obelodanjivanje konačne verzije Prostornog plana održano je od 4. do 18. novembra 2019. u Kraljevu i Kruševcu i Vrnjačkoj Banji i Trsteniku, kao i na veb stranici MCTI. PPM je sproveden 29. novembra 2019. Sva pitanja i probleme su na sastanku razmatrali relevantni stručnjaci, a konačnusi vojeni Prostorni plan trenutno se obrađuje. Paralelno sa revizijom Prostornog plana, EIA za Deonicu-2 se revidira radi predstavljanja ažurirane uskladenosti Projekta. Po završetku konačnih verzija Plana i izveštaja procene uticaja na životnu sredinu, biće dobijena građevinska dozvola.

3.2 Tehnički pregled Projekta

Trasa Projekta ukupne dužine od oko 112 km je podeljena u tri deonice, uključujući devet sektora koji su različito raspoređeni duž svake deonice. Širina putnog koridora uključujući i širinu korišćenja je 900 m. Ova širina je podeljena u šest zona; i) 2 x 15 m autoputa, ii) 5 m zaustavne zone za hitne situacije sa svake strane, iii) 15 m ogradne zone, iv) zone neposredne zaštite od 40 m sa svake strane, v) šire zone zaštite od 40 m sa svake strane i vi) veće zaštitne zone od 235 m sa svake strane. Raspodela sektora u odnosu na svaku deonicu data je u Tabeli 3-1, a njihove karte puta prikazane su na slikama 3-1 do 3-4.

Celokupna dinamika perioda izgradnje Projekta za svaku deonicu je data na slikama od 3-6 do 3-8.

Faza izgradnje Projekta je planirana da bude završena krajem novembra 2023. godine, kada će autoput početi sa radom. Predviđeno je da operativni period projekta bude 22 godine.

Prosečan broj građevinskih radnika biće 3.100, a najveći broj radnika u Projektu iznosiće oko 3.800. Zahtev za radnom snagom za izgradnju Projekta biće da se ona prvenstveno angažuje iz Srbije, lokalna radna snaga i upotpunjena radnom snagom van Srbije.

Skoro svi delovi autoputa nalaze se na ravnom poljoprivrednom zemljištu i pored reke Zapadne Morave, koja je na velikoj ravnici koja se plavi. Gradilište je dostupno zbog blizine lokalnih puteva i pristupnih tačaka. Obezbedjenje eksproprijacije, raseljavanja i pristup zemljištu (osim građevinskih objekata koje izvodi izvodjač) su odgovornost Vlade Srbije.

3.3 Razvoj Projekta i projektnih alternativa

Faza razvoja projekta autoputa Moravski koridor započela je u 2008. U početnoj fazi projektovanja, generalno topografsko stanje doline Zapadne Morave razmatra se uglavnom radi identifikacije opcija rute. Brda koja se graniče na severu i jugu doline zapadne Morave ograničavaju potencijalnu mogućnost trase za Projekat u smislu konstruktivnosti s fizičke, životne sredine i finansijske tačke gledišta..

Faktori koji se uzimaju u obzir u procesima odabira trase su da:

- i) se izbegavaju naselja što je više moguće kako bi se smanjilo raseljavanje;
- ii) izbegavaju prirodna i arheološka zaštićena područja; i
- iii) da se bude u saglasnosti sa tehničkim projektnim specifikacijama s obzirom na topografske i hidrološke uslove sliva. Čitav proces koji započinje odabirom trase, odabirom lokacija raskrsnice i odabirom lokacija projektnih objekata sveobuhvatno se sprovodi da bi se izbegli i umanjili potencijalni uticaji koliko god je to moguće u praksi.

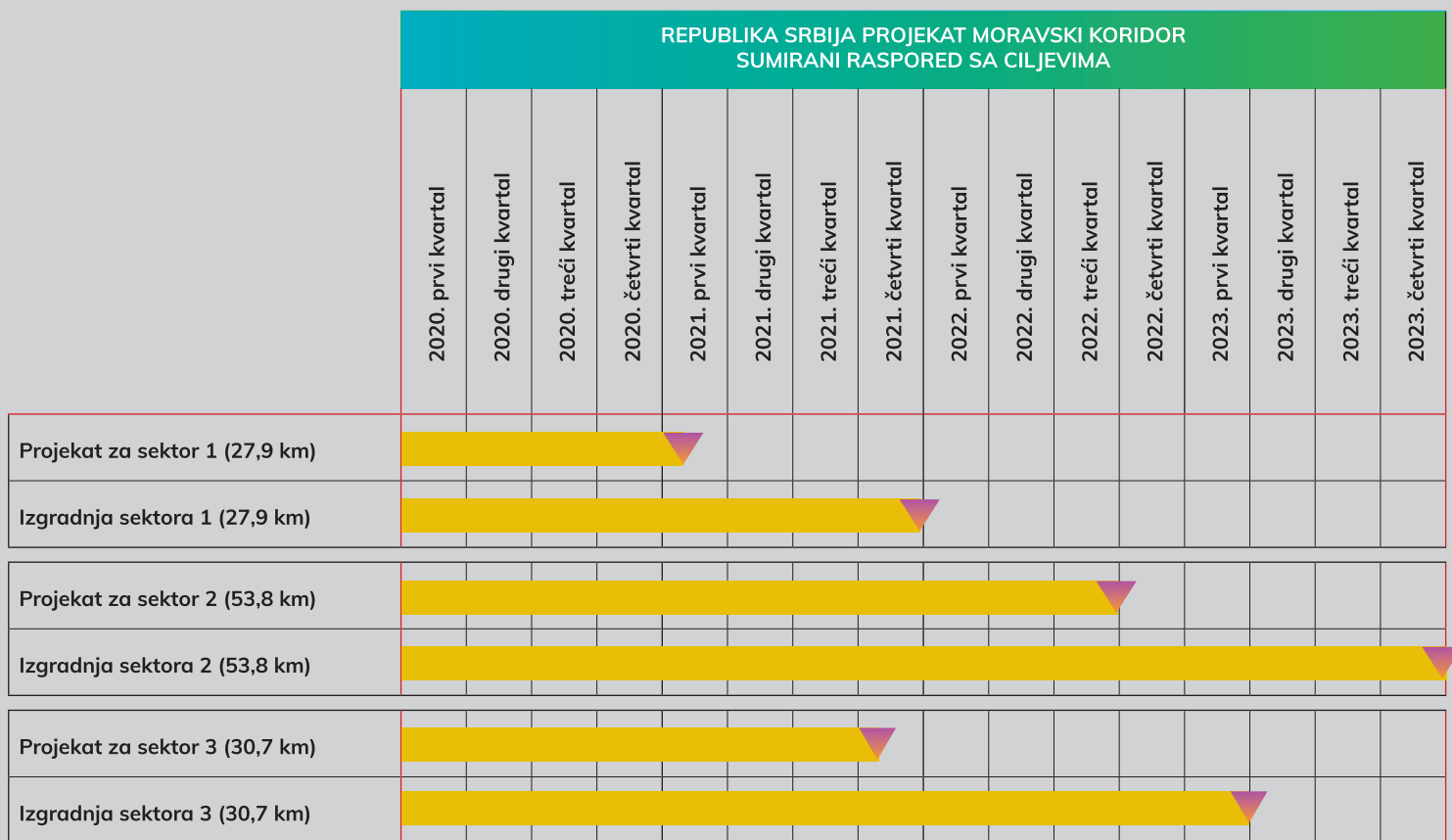


Tabela 3. 2. Vremenski okvir projekta

Vremenski plan razvoja projekta predviđen Hidrotehničkim regulacijama reke Zapadne Morave u okviru infrastrukturnog koridora autoputa E-761 (vidi Prilog-10 ESIA studije) ukazuje da je postupak odabira trase Projekta tekao tokom izrade projekta zajedno sa radovima na regulaciji reke.

Faze razvoja projekta pokazuju da su alternativne trase razmatrane kao varijante. Ove varijante su se uglavnom zasnivale na tehničkim razmatranjima u vezi sa rizikom od poplave od reke Zapadne Morave i Radova na regulaciji reke. Neke varijante su takodje predložene da se minimizira uticaj na naselja. Postojeća predložena trasa autoputa i prethodna alternativna trasa imaju skoro iste karakteristike zemljišta uz manje promene.

3.3.1 Tehnološke alternative

Za predmetni Projekat, tehnološki aspekt je bezbedan i zdrav rad saobraćaja putničkih i teretnih motornih vozila, pružanje usluga i redovno održavanje puteva uz prateće objekte. Posmatrajući kretanje vozila kao tehnološki proces, alternative su varijante u režimu saobraćaja, u smislu regulisanja brzine kretanja učesnika u saobraćaju i usmeravanja ka pojedinim trakama. To je uglavnom regulisano Zakonom o bezbednosti u saobraćaju i vertikalnoj i horizontalnoj signalizaciji i nije predmet ove studije. Sve alternative u pogledu održavanja puteva i upravljanja sadržajem podložne su posebnim projektima. Potrošnja goriva zavisi od saobraćajnog opterećenja, vrste i starosti vozila, učesnika u saobraćaju i stohaistična je.

Sa aspekta tehnološkog tretmana drenaže vode sa kolovozne površine autoputa, primeniće se najsavremeniji zatvoreni sistem, kao što je mreža podzemnih odvodnih cevi spojena na separatore nafte kroz slivnike i šahte. Medjutim, alternativni ekvivalentni sistem takodje se može razmotriti tokom faze razvoja projekta.

3.3.2 Nulta alternative

Nulta alternativa Projekta (tj. ne realizacija Projekta) znači alternativno rešenje koje će zameniti izgradnju autoputa sa istom namenom kako bi se omogućila veza u delu Pojate - Kruševac - Kraljevo - Preljina, sa ograncima do državnih puteva A1 i A2 na njenim krajevima. Uzimajući u obzir takve opcije kao što su železnica ili alternativni koridor trase, ne postoji nijedan za razmatranje kako bi se omogućila nulta alternativa

3.3.3 Finalni projekat

Izvođač (BEJV) je odgovoran za projekat izgradnje, i izgradnju autoputa i regulaciju reke. Sve tražene promene u projektu kao rezultat ESIA studije biće ubačene u projekat kao deo procedure za upravljanje promenama, a koje će biti pripremljene i implementirane od strane Izvođača na osnovu njihovog sistema upravljanja životnom sredinom i društvom. Dok se izvode projektni radovi treba imati na umu da su dodatne komplementarne studije životne sredine i društva (pogledati tabelu niže) izrađene i da bi ih moglo biti još više u fazi pre izgradnje.

Zadatak	Stanje
Zadatak 1: Procena regulacije reke od strane tehničkog savetnika zajmodavca	U toku
Zadatak 2: PS6 Dopunska procena biodiverziteta	U toku
Zadatak 3: Dodatno prikupljanje podataka o biodiverzitetu	U toku
Zadatak 4: Nedostaci u proceni uticaja na društvo	Završeno
Zadatak 5: Dodatne informacije o zajmodavcima	U toku

Rezultati ovih Studija, a koje su izrađene za dopunjavanje ESIA Izveštaja biće predstavljane i kroz otkrivanje ESIA Studije zajmodavcima (posebno kroz Dodatne informacije o zajmodavcima).

4 PRAVNI OKVIR



Srbija ima dobro uspostavljen pravni okvir za procenu uticaja na životnu sredinu, učešće javnosti u fazi planiranja infrastrukturnih projekata i eksproprijaciju.

Planirano je da se projekat finansira od strane raznih Medjunarodnih finansijskih institucija (MFI), koje slede Ekvatorske principe, standarde učinka MFI-a o ekološkoj i društvenoj održivosti (2012), ekološke i socijalne standarde (ESS) grupe Svetske banke, kao i medjunarodne smernice za životnu sredinu i društvo i standarde pored odgovarajućeg nacionalnog zakonodavstva i propisa o zaštiti životne sredine. Izveštaj ESIA-e takodje pruža detaljan pravni registar zakonodavstva, smernica i strategija (kako nacionalnih tako i medjunarodnih) koji se odnose na predloženi projekat i prateću studiju ESIA (vidi Poglavlje 4 i Prilog 4 studije ESIA).

U pogledu nedostataka između nacionalnog zakonodavstva i zahteva MFI-ja; najistaknutija tema, koja zahteva dalju razradu nacionalnog EIA zakonodavstva je procena uticaja na društvo. Dodatne studije i procedure za međunarodno finansirane projekte kako bi se postiglo usklađivanje sa međunarodnim standardima. Na primer, preduzimanje detaljnih socio-ekonomskih osnovnih istraživanja na području uticaj Projekta i uspostavljanje žalbenog mehanizma koji nisu predviđeni nacionalnim zakonodavstvom o proceni uticaja na životnu sredinu. Tabela 4. 1. prikazuje dalje radove koje ne zahteva EIA u Srbiji, međutim, uključeni su u delokrug ove studije ESIA.

Table 4. 1. Procena nedostataka nacionalne EIA i međunarodnih ESIA procesa

Proces	ESIA	EIA	Opis
Kategorizacija	Da	Da	Međunarodne finansijske institucije i nacionalno zakonodavstvo kategorizuju infrastrukturne projekte kako bi se utvrdilo koju vrstu dokumenata treba da pripreme odgovarajuće strane.
Plan angažovanja zainteresovanih strana	Da	Ne	Za razliku od potrebe konsultacija sa zainteresovanim stranama i pripreme SEP-a u ESIA studijama, formalni plan angažovanja zainteresovanih strana nije potreban prema nacionalnom zakonodavstvu.
Razmatranje alternativa	Da	Da	I postupak procene uticaja za međunarodne i nacionalne regulatorne zahteve, zahtevaju razmatranje drugih izvodljivih pristupa, uključujući alternativne lokacije, tehnologije, skale i opcije „bez projekta“
Procena uticaja na životnu sredinu	Da	Da	Zahtevi za procenu uticaja na životnu sredinu su uglavnom usklađeni. Standardi usvojeni u proceni uticaja na životnu sredinu koja je preduzeća za ESIA studiju trebalo bi da budu u skladu sa evropskom i drugom međunarodnom najboljom praksom. Zahtevi iz nacionalnog EIA regulatornog postupka treba da osiguraju usaglašenost sa nacionalnim zakonodavstvom a ne sa regulatornim zahtevima van zemlje.
Procena uticaja na društvo	Da	Ograničeno	Nacionalni regulatorni zahtevi za procenu uticaja su prvenstveno usredsređeni na ekološki zahtevi sa ostalim zahtevima obuhvaćenim drugim regulatornim (npr. „planiranje“) mehanizmima. Nacionalno zakonodavstvo ne zahteva formalnu procenu socio-ekonomskog uticaja. Međutim, lokalno nacionalno zakonodavstvo zahteva procenu efekata tamo gde uticaji su povezani sa uticajima na zdravlje ljudi.
Eksproprijacija	Da	Ograničeno	Lako postoji snažno ohrabrenje u formulaciji u IFC PS 5, posebno za rešavanje nagodbom, a ne eksproprijacijom korišćenjem eminentnog domena moći, nacionalno zakonodavstvo ne nudi takvo ohrabrenje.
Plan upravljanja zaštitom životne sredine i društvom	Da	Ne	ESPM nije tipično uključen kao zahtev u nacionalnom zakonodavstvu
Radna snaga i radni uslovi	Da	Ograničeno	Glavni nedostatak je što IFC ne zahtevaju uključivanje izvođača u standarde Projekta.
Ne-tehnički rezime	Da	Da	NTS je potreban za međunarodne zahteve da bi se koristio kao dokument o stavljanju podataka na uvid. To je prepoznato kao dobra praksa da se izradi NTS-a koji pruža lako dostupan rezime ključnih karakteristika projekta, procenu njegovih efekata, predloženo ublažavanje mera i rezime rezidualnih uticaja.
Konsultacije sa javnošću i obelodanjivanje	Da	Da	Proces konsultacija sa javnošću je potreban i u svrhu međunarodnih i nacionalnih regulatornih propisa
Žalbeni mehanizam	Da	Ne	Žalbeni mehanizam nije formalni uslov prema nacionalnom regulatornom zakonodavstvu. Međutim, pritužbe se prijavljuju u procesu konsultacija i jesu obuhvaćene drugim regulatornim mehanizmima (npr. lokalni proces „planiranja“)

5 POČETNO STANJE



Prikupljanje osnovnih podataka glavni je korak u procesu izrade ESIA-e, jer su početni, osnovni podaci, reprezentativni za područje istraživanja koje pokriva područje uticaja projekta, dati kao referenca na osnovu koje se mogu proceniti uticaji Projekta. Referentna tačka uzima u obzir trenutne uslove i one promenljive uslove (npr, povećanje saobraćajnog opterećenja saobraćajne mreže i njene posledice na životnu sredinu i društvo) koje su vidljive u referentnoj osnovi. Uzima u obzir i druge razvoje u području koji su u toku ili bi ih trebalo započeti u bliskoj budućnosti.

Opis referentne osnove ima sledeće glavne ciljeve:

- da se usredsredi na receptore koji su identifikovani tokom faze odredjivanja obima posla i o kojima je dalje raspravljano u fazi izrade studije ESIA budući da imaju potencijal da budu značajno pogodjeni Projektom;
- da opiše i gde je to moguće kvantifikuje njihove karakteristike (priroda, stanje, kvalitet, opseg itd.);
- da pruži podatke za pomoć u predviđanju i proceni mogućih uticaja; i
- da informiše donosiocima odluka o osetljivosti, ranjivosti i / ili važnosti resursa / receptora

5.1 Područje uticaja

Područje uticaja (Aol) je važan element u proceni uticaja predloženog razvoja na životnu sredinu i društvo, jer informiše o fizičkom i / ili društvenom obimu na kome se procena treba izvršiti. Za ovu studiju korišćene su dve različite definicije Aol-ja za osnovna istraživanja prirodnih i društvenih resursa.

5.1.1 Područje uticaja na životnu sredinu

Relevantno područje uticaja na životnu sredinu za Projekat se može podeliti u dva glavna dela. Prvi deo pokriva sledeće;

- Predloženu trasu autoputa, Regulacija reke
- Prošireno područje uticaja Projekta, uključujući pristupne puteve, kamenolome, postrojenja za asfalt i beton, oblast održavanja i smeštajni deo za radnike u kamp kućicama treba da se realizuje zbog Projekta,
- Područje receptora (tj. zemljište, površinske i podzemne vode) na koje mogu uticati na aktivnosti snabdevanja i upravljanja otpadom,

Za intenzivne i direktne uticaje povezane sa projektnim aktivnostima u građevinskim i operativnim fazama, neposredna blizina predložene trase autoputa koji obuhvata prethodno pomenute tri stavke smatra se koridorom čija je širina 1.000 m (500 m sa svake strane autoputa) duž predložene trase autoputa. Ovo je prvi deo područja uticaja na životnu sredinu duž predložene trase autoputa. Pored toga, sledeća područja čine drugi deo područja uticaja na životnu sredinu zbog činjenice da može doći do uticaja (npr. rukovanje otpadom i transport materijala za snabdevanje sa velike razdaljine) povezano sa aktivnostima u vezi sa Projektom izvan koridora širine 1.000 m:

- Postrojenja za odlaganje otpada i putevi povezani sa upravljanjem otpadom (tj. sanitarne deponije, postrojenja za reciklažu) i
- Lokacije snabdevanja materijalom i putevi povezani sa prevozom takvih materijala.

U prostornom planu infrastrukturnog koridora autoputa E-761 predviđena je zaštitna zona u širini od ukupno 700 m. Pri određivanju Aol-a kao područja uticaja od 1.000 m, prva namera je bila da se obuhvati ovo zaštitno područje široko 700 m. Zatim su razmotrene aktivnosti koje izazivaju uticaj na širi spektar. U tom pogledu, najvažniji aspekt koji je uzet u obzir je područje uticaja vezano za zagađivače vazduha za koje se očekuje da imaju uticaj na šire područje od ostalih uticaja Projekta, poput buke ili uticaja na površinske vode i zemljište.

S tim u vezi, ukupno 1.000 m širine izabrano je za prvi deo područja uticaja na životnu sredinu. Veličina odabranog područja zavisi od vrste izvora emisije, mase emisija i vrsta zagađivača koji se emituju kao i topografije i meteoroloških uslova područja.

5.1.2 Područje uticaja na društvo

Prostorni obim područja uticaja na društvo (PU) (Aol) obuhvata sledeće oblasti:

Primarni Aol: Primarno područje uticaja obuhvata koridor od 500 m (biće 250 m sa svake strane središnje linije autoputa). Očekuje se da će ovaj koridor doživeti uticaj pribavljanja zemljišta pored drugih uticaja na životnu sredinu i društvo.

Sekundarni Aol: Područje potencijalnih socioekonomskih uticaja direktno povezanih sa aktivnostima Projekta (npr. uticaj na zdravlje uzrokovano prometom, zagađivanjem vazduha i uticaj na resurse koje koriste sela.)

Područje indirektnih uticaja: Područje potencijalnih socioekonomskih uticaja posredno izazvanih projektnim

aktivnostima (npr. povećanje lokalne stope zaposlenosti i prihoda, kontakti sa projektnim osobljem, migracija radne snage).

5.2 Početno stanje životne sredine

Sva istraživanja na lokaciji koja zahtevaju uzorkovanje, analize, merenja za utvrđivanje početnog stanja životne sredine kao referentne osnove uradjene su od strane 2U1K.



Opis fizičkog stanja

Projekat je lociran u slivu reke Zapadna Morava, a trasa projekta uglavnom prati reku Zapadna Morava suprotno smeru toka reke zapad-jug. Sliv Zapadne Morave je značajan za poljoprivredu i industriju. Zakrivljenost trase reke Zapadna Morava je veoma promenljivo, sa radijusom od 100 m do 1.000 m. Neki delovi reke su pravi, ali ih je malo i kratki su. Radijusi reke nizvodno su uglavnom veći od 200 m, a radijusi reke uzvodno su manji od 200 m. Deonica na reci Zapadne Morave od 90 do 135 km (od Kraljeva do Čemernice) sa nizom povezanih rečnih zavoja ima radijuse od 80 do 200 m.



Voda

Postojeći kvalitet površinske vode utvrđen je na ispitivanim područjima koja su izabrana unutar Aol zaštite životne sredine uzimanjem uzoraka, iz površinskih voda duž predložene trase autoputa, a rezultati merenja ni u jednom trenutku nisu premašili državne i međunarodne granične vrednosti.



Klima

Opšta klima područja uticaja projekta može se opisati kao umereno-kontinentalna. U Srbiji se godišnje padavine kreću u rasponu od 600 do 1000 mm. Prosečna maksimalna mesečna temperatura i prosečna minimalna mesečna temperatura su oko 21.01 i -0.62 °C.



Vazduh i buka

Osnovna procena kvaliteta vazduha i buke obezbedjena je korišćenjem rezultata opsežnih merenja kvaliteta vazduha. Kao

rezultat merenja, dnevne prosečne vrednosti su ispod srpskih graničnih vrednosti i graničnih vrednosti IFC smernica za kvalitet ambijentalnog vazduha. Upoređivanjem rezultata koncentracija suspendiranih čestica PM2.5 i PM10 sa graničnom vrednošću može se zaključiti da izmerene vrednosti čestica PM2.5 i PM10 ne prelaze graničnu vrednost. Pored toga, rezultati merenja buke ne prelaze granične vrednosti date u skladu sa Smernicama za buku Svetske zdravstvene organizacije (SZO).



Zemljište

Geološki sastav i tektonski sastav Aol su veoma složeni. Aol je smešten uglavnom iznad tri bloka vezano za srpsko-makedonski masiv, Vardarski blok i blokom Dinarskih planina, odnosno duž seizmičke linije raseda smeštenog u dolini reke Zapadne Morave. Prema seizmološkim podacima, jačine velikih zemljotresa variraju između 4,8 do 6,1, gde su odgovarajući nivoi intenziteta između 7o i 9o. Trasa projekta nalazi se na području koje je klasifikovano kao zona drugog stepena.

Postojeći kvalitet zemljišta Aol utvrđen je uzimanjem uzoraka, koristeći potrebnu opremu i tehničara, iz zemlje na trasi autoputa. Rezultati analize tla pokazuju da su na nekoliko lokacija u projektnim područjima uticaja (Aol) prekoračeni pragovi za parametre As, Zn, Cd, Se, Cr, Pb i Ni. U literaturi o ovom zagađanju prvo se navodi da je velika poplava koja se dogodila 2014.godine bila glavni uzrok ove kontaminacije. S druge strane, detaljne studije u regionu označavaju da su karakteristike tla u regionu uglavnom slične onima u reci Zapadne Morave. Ovi nalazi sugerisu da bi njihovi izvori u zemljištu mogli da budu slični izvorima plavnih

sedimenata u područjima uticaja (Aol).



Ekologija

U pogledu ekologije, u Aol projekta je identifikovano devet različitih vrsta staništa evropskog informacionog sistema o prirodi (EISOP)(EUNIS). Prirodna staništa obično nisu neprekidna, već povremena. Aol pokriva uglavnom invazivna staništa biljnih vrsta i poljoprivredna zemljišta. Vodotokovi, livade, Obalna i galerijska šuma i listopadne šume su definisani kao prirodna staništa. Pored toga, poljoprivredno zemljište, stambene površine, industrijske i komercijalne lokacije, otvorena mesta za vađenje minerala i veštačke stajaće vode su definisani kao modifikovana staništa. Prirodno staništa obično nisu kontinuirana već isprekidana. Aol pokriva pretežno invazivna staništa biljnih vrsta i poljoprivredno zemljište. Staništa duž korita reke Zapadne Morave su klasifikovana kao "kosmopolitska staništa", koje podržavaju vrste koje nisu endemske i koje su generalno raširene; međutim u toku su dalja istraživanja kako bi se razumela trenutna vrednost reke za vodene vrste beskičmenjaka. Druge oblasti, gde su radovi na regulaciji reka predloženi za izvođenje, uglavnom su poljoprivredna polja.

Pored identifikacije staništa, vrste koje pripadaju grupama biljaka, beskičmenjaka, vodozemaca, gmizavaca, ptica, sisara, riba su takođe uočene u kopnenim i vodenim staništima (videti tabelu 5.2).

2) "u drugoj (II) zoni, na distanci od 250 km do 400 (460) km, zemljotresi magnitude od 6,4 do 5,7 i intenziteta od 9° do 8° MSK su mogući da se dese kod seizmološko-aktivnih raseda



Proučavanje biodiverziteta je sprovedeno sa lokalnim stručnjacima terenskog tima koji se sastojao od specijaliste Hasima Altınözlu-a (Botaničar), prof. Dr Irfan Kandemir (entomolog), doc. Prof. Dr S. Cevher Özeren (hidrobiolog), Celal Denizli (Herpatolog), Ass. Prof. Dr. Şafak Bulut (ornitolog) i Ş. Önder Özkurt (mamolog) i lokalni stručnjaci David Bakić (stručnjak za faunu), Miloš Zbilljić (botaničar) i Dmitrije Sekulić (botaničar).

Prikupljene informacije uključivale su podatke o sledećem:

→ Biološke komponente u kopnenom okruženju,

- Kopnena staništa i ekosistemi
- Komponente kopnene flore,
 - o Vrste flore
- Komponente kopnene faune
 - o beskičmenjaci
 - o vodozemci i gmizavci,
 - o ptice,
 - o sisari,
- Vodeni ekosistemi

→ ključna područja biodiverziteta,

→ važna područja za ptice,

→ važne močvare (Ramsarska područja),

→ Potencijalno osetljiva područja.

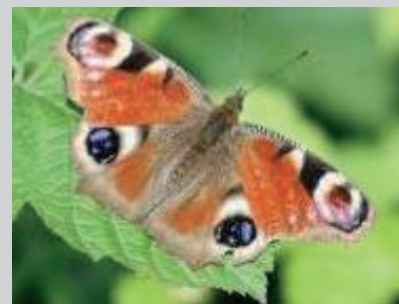
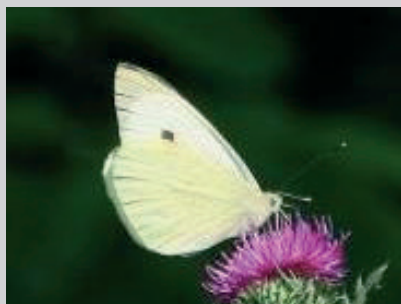
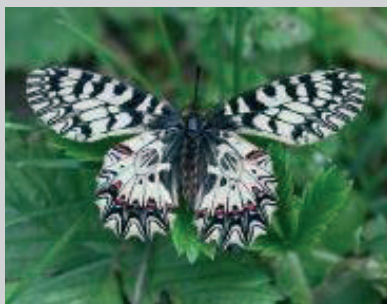
Metodologija za određivanje osnovnih uslova obuhvatala je sledeće:

- Pregled relevantne literature i prethodnih radova.
- Terenske studije sprovedene u Aol.
- Tumačenje satelitskih slika, koje su dostupne.
- Komunikacija sa stanovnicima na istraživanom području tokom terenskih studija.
- Konsultacije sa Upravom za zaštitu prirode i povezanim agencijama i institucijama.

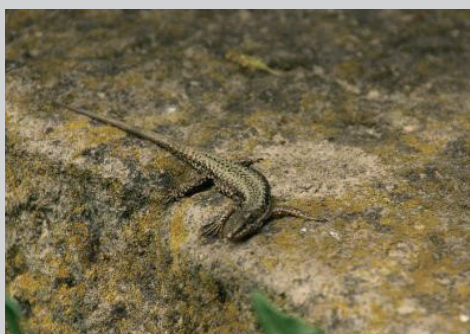


Kao rezultat studija, tokom terenskih i kancelarijskih istraživanja utvrđene su ukupno 234 vrste flore. Ne postoje endemske vrste flore u uzorcima prikupljenim u terenskoj studiji. Nađeno je 14 invazivnih vrsta flore u Aol.

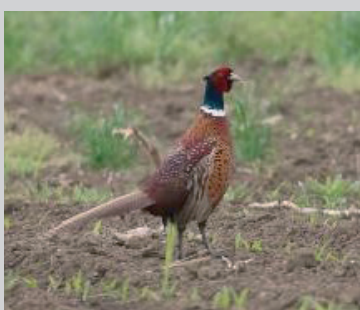
Ukupno 30 lepidoptera (leptiri), 7 odonata (vretenci) i 12 vrsta koje pripadaju drugim grupama identifikovani tokom terenskih i kancelarijskih proučavanja.



Ukupno 10 vrsta vodozemaca (pripadaju 2 redu i 5 porodica) i 12 vrsta gmizavaca (pripadaju 2 redu i 7 porodica) su identifikovani tokom terenskih i kancelarijskih istraživanja. Dve žabe sa repom i 8 žaba bez repa su identifikovane vrste duž predložene trase autoputa. Pored toga, ukupno 12 vrsta gmizavaca je identifikovano duž predložene trase autoputa uključujući 2 kornjače, 5 guštera i 5 vrsta zmija. Ne postoji nijedan endemski vodozemac i vrsta gmizavaca u Aol.



Tokom terenskih i kancelarijskih istraživanja, identifikovano je ukupno 115 vrsta ptica koje imaju 18 roda i 40 porodica. Ove vrste ptica su široko rasprostranjene u Srbiji i istočnoj Evropi i nisu endemske. 55 vrsta ptica pripada grupi koja nije grupa ptica pevačica (vrabčarke), a njih 60 pripada grupi vrapčarki (Passerine).



Ukupno 50 vrsta sisara koji pripadaju rodu 7, 15 porodica su identifikovane tokom terenskih i kancelarijskih istraživanja. Ove vrste sisara su široko rasprostranjene u Srbiji i nisu endemični.



Ukupno je identifikovano 36 vrsta koje pripadaju ribama i 4 vrste koje pripadaju makrobenticima tokom terenskih i kancelarijskih proučavanja.



Klasa staništa	EUNIS* oznaka staništa	Vrsta staništa
Prirodna staništa	C2.3	Stalni mirni vodotoci bez plime i oseke
	E2.1	Trajni mezotrofni pašnjaci i nakon toga- livade za ispašu
	G1.1	Obalska šuma i galerija, sa dominantnim drvećem jova, breza, topola, vrba
	G1.7	Termofilna listopadna šuma
Modifikovana staništa	I1.1	Intenzivni nemešoviti usevi
	J1.2	Stambene zgrade u centrima gradova i varošica
	J2.3	Ruralne industrijske i komercijalne lokacije još uvek u aktivnoj upotrebi
	J3.2	Aktivna nalazišta za vađenje minerala, uključujući kamenolome
	J5.3	Izuzetno veštačke neslane stajaće vode

*European Nature Information System

Tabela 5 1. EUNIS vrste staništa

Broj posmatranih vrsta unutar Aol projekta dat je u sledećoj tabeli.

Biljka	Bezkičmenjaci	Amfibije	Reptili	Ptice	Sisari	Ribe	Makrobentos
234	49	10	12	115	50	14	4 (18 Porodica)

Tabela 5 2. Uočene vrste u okviru područja uticaja (PU/Aol)

Generalno staništa koja su identifikovana u terenskom radu su tipovi koji su široko rasprostranjeni u Evropi, međutim u toku je dalji rad na opisivanju osetljivosti preostalih prirodnih staništa u sadašnjosti, a posebno staništa reke Zapadne Morave. Invazivne vrste se obično nalaze u prirodnim staništima na lokaciji Projekta. Veliki deo lokacije Projekta čine poljoprivredne površine.



Okolina na lokaciji, gradilištu Projekta pokazuje slične karakteristike staništa i ekosistema kao one koje su identifikovane na lokaciji, gradilištu Projekta pre početka građevinskih aktivnosti. Zbog toga, blizina lokacije projekta ima pogodna alternativna staništa za vrste faune visoke ekološke nosivosti. Izvan lokacije nalazi se životinjske vrste iz svake velike klase suvozemnih kičmenjaka, gde postoji odnos plen-predator predstavljajući piramidu prehrane.

U službenom dopisu Instituta za zaštitu prirode Srbije za lokalnu procenu uticaja na životnu sredinu „Stanje lokacije“ (03 br.019-1532 / 2 19.06.2019.) nalaze se sledeće izjave za oblast u kojoj će se odvijati aktivnosti;

- Na deonici autoputa nema zaštićenih područja za koje je sproveden ili započet postupak zaštite, ekološki značajna područja i ekološki koridori od međunarodnog značaja ekološke mreže Republike Srbije utvrđeni Uredbom o ekološkoj mreži (Sl. Glasnik RS, Br.102 / 2010), niti evidentirana prirodna dobra.

- To je takodje i stanište nekoliko strogo zaštićenih vrsta i zaštićenih vrsta riba, vodozemaca, gmizavaca, ptica i sisara. Nisu pronađene endemske ili reliktnne vrste.

5.3 Početni parametri društva

Postoji 7 opština koje se nalaze u društvenom području uticaja (AOI), uključujući 48 pogodjenih sela u ovim opštinama. Sledeća tabela prikazuje odgovarajuće informacije o svakoj Projektom pogodjenoj opštini.

Opština	Broj naselja u tampon zoni
Ćićevac	4
Varvarin	2
Kruševac	7
Vrnjačka Banja	6
Trstenik	8
Kraljevo	11
Čačak	10
UKUPNO	48

Tabela 5 3. Opštine koje se nalaze u društvenim Aol

U cilju dobijanja osnovnih podataka i procene mogućih uticaja projekta na društvo, socijalni stručnjaci 2U1K sproveli su ankete na nivou zajednice, ankete domaćinstava, ključne informativne intervjuje, ankete privrednih društava i fokus grupa. Uporedo sa terenskim istraživanjima, sekundarni izvori podataka su korišćeni kao ključni alati za razumevanje socioekonomske pozicije.

Prema terenskim studijama društva, sve relevantne opštine doživljavaju porast stanovništva kao rezultat ekonomskog nedostatka mogućnosti zapošljavanja. Poljoprivreda je jedno od glavnih zanimanja u svim pogodjenim selima, a anketirani poljoprivrednici pogodjenih sela naveli su da su prihodi od poljoprivrede smanjeni zbog poplava i suša koje su se desile poslednjih godina.

Na bazi rezultata socijalnih anketa, uočeno je da se usluge ekosistema koriste za potrebe domaćinstva i potrošnju. Sela se smatraju veoma osetljivim gde se koristi reka Morava za: prevoz, ribolov, navodnjavanje i slobodne aktivnosti.

Što se tiče zdravstvenih usluga, nijedno naselje u društvenom području uticaja (Aol) nema zdravstvenih ustanova unutar svojih granica. U pogledu obrazovanja, gotovo svi meštani Aol su pismeni. I na kraju, primećeno je da infrastrukturne usluge nisu dovoljne, posebno sistem upravljanja otpadom, kanalizacija, stanje lokalnih puteva i kapacitet elektroenergetskog sistema.



6 PROCENA UTICAJA



Aktivnosti izgradnje i eksploatacije predloženog Projekta autoputa Moravskog koridora ocenjene su u skladu sa osnovnim početnim stanjem kako bi se identifikovali uticaji projekta na životnu sredinu i društveni potencijal. S tim u vezi, Poglavlje 6 ESIA izveštaja, identifikuje glavna, umerena i pozitivna dejstva na izgradnju i rad Projekta. Za studiju procene uticaja na životnu sredinu i društvo za predloženo, postojeće početno stanje u Aol (tj. definisana je kao površina od 1000 m tampon zone duž projekta, koja se sastoji od tampon zone od 500 m sa obe strane Projekta), gde su se razmotrile komponente i aktivnosti projekta koji će imati potencijalne uticaje na životnu sredinu i društvo. Procene uticaja na životnu sredinu i društvo uokvirene su prevladavajućim institucionalnim i zakonodavnim uređenjem predviđenim u Poglavlju 4 Izveštaja ESIA (tj. Pravni okvir).

Glavni pristupi za procenu obuhvataju:

- Identifikaciju i analizu potencijalnih pozitivnih i negativnih uticaja, direktnih i indirektnih uticaja i kratkoročnih i dugoročnih uticaja koji će verovatno biti rezultat realizacije Projekta;
- Identifikaciju izvodljivih i isplativih mera ublažavanja kako bi se izbegli ili minimizirali negativni uticaji i pružile tehničke smernice izvodjačkom projektu za sprovođenje predloženih ublažavanja.
- Identifikaciju potencijalnih mogućnosti za unapredjenje životne sredine;
- Pripremu plana za upravljanje zaštitom životne sredine i društva i plan monitoringa za efikasnu primenu ekoloških mera za ublažavanje u različitim fazama projekta.

6.1 Procena uticaja na životnu sredinu i mere ublažavanja

Uticaji predloženog projekta na životnu sredinu na osnovu početnog stanja kvaliteta vode, kvaliteta vazduha, buke i vibracije, geologije i zemljišta, otpada, kopnene i slatkovodne ekologije i arheoloških, kulturnih resursa i društvenih resursa su utvrđeni korišćenjem jedne prihvaćene međunarodne metodologije. Najvažniji parametri na koje će projekat UTICATI su:

- kvalitet vode,
- kvalitet vazduha,
- buka,
- geologija i zemljište,
- kopnena i slatkovodna ekologija.

Najznačajniji uticaj na vodni režim povezan je sa regulacijom određenih delova reke Morave. Aktivnosti regulacije na reci mogu rezultirati u muljevita korita, protoka tokom perioda visokih nivoa vode ili obilnih kiša, i uticati na prirodne vodene tokove usled izgradnje veštačkih objekata i barijera. Sa druge strane, kvalitet i količina površinskih voda smatraju se privremeno ugroženim građevinskim aktivnostima, uključujući, ali ne ograničavajući se na:

- Zamućenost/ prljava voda iz iskopa, kamenoloma, postavljanjem površinskog materijala-zemlje za pokrivanje, pranje mašina, pranje gotovih površina puta za uklanjanje nagomilane zemlje i ometanje drenaže i potoka;
- Površinska voda može biti ugrožena u slučaju da se gradilište ili skladište goriva nalazi u blizini površinske vode;
- Otpadne vode iz građevinskih smeštajnih objekata i drugih objekata predstavljaju rizik za vodu ako se ne preradjuju pre ispuštanja.

Tokom operativne faze projekta, neki od potencijalnih izvora uticaja mogu dolaziti od:

- Zagadjivača koji se oslobadjaju iz vozila; nesrećama na putu i benzinskih stanica kao i oblasti za servisiranje;
- Postavljanjem autoputa preko plavne površine;
- Izmene obrazaca protoka usled hidrauličkih konstrukcija i visoke stope protoka kiše, erozije i propadanja staništa zbog povećanja nepropusne površine.

Vazduh

Projekat je planiran da bude lociran na trasi od oko 112 km, a na trasi će biti nekoliko izvora emisija tokom faze izgradnje. Aktivnosti u fazi izgradnje obuhvataju sve aktivnosti tokom građevinskog perioda uključujući uređenje zemljišta, kamenolome i pozajmišta materijala, postrojenja za drobljenje, postrojenja za beton, postrojenja za asfalt, glavne građevinske aktivnosti i kretanje i pomeranje opreme kao što su mešalice za cement, kamioni, bageri, asfaltni finišeri itd. Značajni zagadivač u ovoj fazi biće prašina koja se stvara od gore navedenih aktivnosti i oslobađanje emisija gasova iz motora građevinske opreme i vozila.

Prema vrsti aktivnosti i raznolikosti lokacije, izvori emisije u fazi izgradnje mogu se klasifikovati na sledeći način

- I. Pozajmišta materijala i kamenolomi
- II. Drobilice i postrojenja za prosejavanje
- III. Asfaltne i betonske baze
- IV. Izgradnja puta

Buka

Nivo buke će se značajno povećati tokom faze izgradnje Projekta u poredjenju sa trenutnom situacijom. To je zbog buke i vibracija koje emituju:

- mašine i oprema koja se koristi tokom izgradnje i aktivnosti.
- bučni građevinski radovi (zemljani radovi, izgradnja mostova, rušenje, proizvodnja šljunka i betona, transport MATERIJALA na gradilištu i van gradilišta, itd.)

Vibracije tokom faze izgradnje dolaze uglavnom iz dva glavna izvora. To su:

- Miniranje u kamenolomima,
- Mašine i oprema koja se koristi u izgradnji glavnog autoputa. Međutim, prema rezultatima studije za modelovanje, očekuje se da tokom faze funkcionisanja nema uticaja vibracija izazvanih korišćenjem autoputa. Za vreme operativne faze, kada su izvori buke uglavnom od drumskog saobraćaja, a koji će se kumulirati duž cele ose puta, izvori vibracija su uglavnom vibracije koje se prenose usled nepravilnosti na putu, posebno generisani teškim vozilima u saobraćaju.

Zemljište

Potencijalni uticaji aktivnosti pripreme zemljišta i izgradnje na okolinu tla su sumirani kao; poremećaj poput gubitka plodnog gornjeg sloja zemljišta; mešanje slojeva i vrsta zemljišta; zbijanje tla itd.

Ovi uticaji se javljaju usled:

- Kidanja površinskog sloja zemlje,
- Useka i nasipanja; izgradnje putnih konstrukcija i vadjanje građevinskog materijala na mestima kamenoloma;
- Erozijske tla i kontaminacije zemljišta zbog neočekivanih isticanja ili prolivanja.

Tokom operativne faze, opasnosti od zagadjenja tla mogu biti prouzrokovane:

- Nepravilnim rukovanjem opasnim materijalima koji se koriste u aktivnostima održavanja puta.
- Curenjem / prosipanjem goriva, hemikalija itd. tokom neočekivanih nesreća.

Ekologija

Izgradnja i funkcionisanje Projekta uključivaće širok spektar aktivnosti koje mogu potencijalno uticati na ekologiju. Uticaj projektnih aktivnosti se može dalje podeliti u ciljnu grupu bioloških elemenata, kao kopnenih i vodenih.

Važni uticaji izgradnje autoputa i operativnih aktivnosti na biološko okruženje su :

- **Gubitak staništa.**
Gubitak staništa je proces kojim prirodno stanište postaje nesposobno za podršku svojih lokalnih vrsta. Organizmi koji su prethodno naseljavali gradilište se raseljavaju ili umiru, smanjujući na taj način biodiverzitet i obilje vrsta.
- **Fragmentacija staništa**
Fragmentacija staništa može se opisati kao cepanje prirodnih staništa i ekosistema na manje, izolovane komade. Proces fragmentacije povezan je sa mnogo različitih faktora od kojih su najvažniji direktan gubitak i izolacija prirodnog staništa. Sama infrastruktura značajno doprinosi fragmentaciji staništa stvarajući prepreke za kretanje životinja. To može rezultirati izolacijom i istrebljivanjem ranjivih vrsta.
- **Buka i vizuelne smetnje i zagađenje**
Ekološki uticaji transporta uključuju poremećaje u pogledu buke i vizuelnih smetnji i zagađenje, koje deluju na smanjenje pogodnosti susednih područja za divlje životinje.

6.2 Procena uticaja na društvo i mere ublažavanja

Rezime mogućih potencijalnih uticaja Projekta na društvo i mere ublažavanja u ovoj deonici i detalji Procene uticaja na društvo, procene i odgovarajuće mere ublažavanja, mogu se naći u Poglavlju 6 Izveštaja ESIA.

Izgradnja Projekta i njegovih komponenti kao i Projektna postrojenja i radovi na regulaciji reke uticaće na korišćenje postojećeg zemljišta u okviru područja uticaja (Aol). Za realizaciju projekta biće potrebno trajno pribavljanje zemljišta korišćenjem eksproprijacije čiji će se uticaji ublažiti realizacijom Akcionog plana za raseljavanje u svako od tri deonice. Očekuje se da će projekat izazvati ekonomsko premeštanje i fizičko raseljavanje, CoS će osigurati da se efekti fizičkog i ekonomskog premeštanja svedu na minimum i da će ljudi koji su pogodjeni Projektom dobiti kompenzaciju u skladu s principima koji su postavljeni u Okviru raseljavanja i obnove egzistencije vezano za Projekat.

Tokom operativne faze, najverovatniji potencijalni uticaj bi mogao biti oštećenje useva u blizini koridora autoputa zbog aktivnosti održavanja ili pristupa vozilima. Ako se pritužbe u vezi sa neovlašćenom upotrebom zemljišta koje je u privatnom vlasništvu, oštećenja na susednim zemljištima itd. prime putem žalbenog mehanizma, procena / istraga će se sprovesti od slučaja do slučaja, a po potrebi će se planirati i sprovoditi korektivne aktivnosti.



Projektna putanja će ići kroz šumska područja u svakoj od opština u okviru Aol. Opštine koje su najviše pogođene nalaze se u Deonici 2, uključujući opštine Trstenik i Vrnjačku Banju. Takođe se očekuje da će Deonica 3 imati više uticaja na regulaciju reka od ostalih deonica Projekta.

Postupci zapošljavanja koje treba da pripremi Izvodjač radova treba da imaju za cilj da pruže mogućnosti za zapošljavanje lokalne radne snage u onoj meri u kojoj je to moguće s obzirom na nekvalifikovanu, polukvalifikovanu i kvalifikovanu radnu snagu, i da daju prednost ranjivim osobama. Da bi se povećale koristi od lokalnih nabavki, Projekat treba da nastoji da maksimizira koristi za lokalne zajednice u smislu direktnog i indirektnog zapošljavanja i kupovine lokalnih dobara i usluga.

ESIA je takođe procenila stanje radne snage i radne uslove, kao i rizike po zdravlje i bezbednost zbog opštih opasnosti po zdravlje i bezbednost na radu tokom faze rada i izgradnje Projekta, kako bi ublažila bilo koje negativne uticaje, Projekat će usvojiti i primeniti Plan bezbednosti i zdravlja na radu, Plan reagovanja u vanrednim situacijama, proceduru spremnosti za rad, postupak upravljanja kampom za smeštaj radnika, postupak upravljanja podizvodjačima, politiku ljudskih resursa, plan zapošljavanja i plan smeštaja radnika. Plan upravljanja zaštitom zdravlja i bezbednosti na radu uključivaće svest o pitanjima zdravlja i bezbednosti u zajednici, uključujući - Plan pripremljenosti za pandemiju u svom delokrugu u pogledu Covid-19 i / ili bilo koje druge bolesti prisutne u regionu

Kada se proceni potencijalni uticaj radova na Projektu, očekuje se povećanje i smanjenje broja stanovnika. Smanjenje stanovništva kao rezultat lica pogodjenih projektom (PAP) koai ostaju bez zemlje i mogu se odlučiti za migraciju je negativan uticaj na nivou opštine. Sa druge strane, operativne aktivnosti mogu privući ljude iz drugih regiona da se presele u Projektno područje paralelno sa ekonomskim razvojem i urbanizacijom na nivou okruga. Biće potrebno zapošljavanje za aktivnosti upravljanja i održavanja autoputa, mosta i putarina, što će rezultirati dugoročnim mogućnostima zapošljavanja radne snage iz opštine, okruga i države. Lokalni izvodjači i kooperanti, kao i domaće i lokalne kompanije imaće priliku da budu uključeni u radove na održavanju i popravci, kao i održavanje objekata. Pretpostavlja se da će radovi i održavanje zahtevati kombinaciju kvalifikovane i polukvalifikovane radne snage, koja se može zaposliti od postojeće radne snage u opštini i okrugu. Za više pojedinačnih detalja vezano za uticaje na društvo i predložene mere ublažavanja, molimo da pogledate Poglavlje 6 ESIA izveštaja.

7 ANGAŽOVANJE ZAINTERESOVANIH STRANA



Angažovanje zainteresovanih strana odnosi se na proces razmene informacija i znanja, nastojanje da se razume i odgovori na zabrinutost i očekivanja zainteresovanih strana i izgradnju odnosa zasnovanih na saradnji.

7.1 Zainteresovane strane

Zainteresovana strana je definisana kao pojedinac ili grupa na koju projekat može direktno ili indirektno da utiče, i / ili koja može imati interes ili uticaj na Projekat. Zainteresovane strane su oni koji imaju interes za određenu odluku, bilo kao pojedinci ili predstavnici grupe, uključujući ljude koji utiču na odluku ili na nju mogu uticati kao i osobe na koje ona utiče. Zainteresovane strane uključuju ljude koji su pogodjeni projektom i ostale zainteresovane strane uključujući; nevladine organizacije, vlade, akcionare i zaposlene kao i članove koji nisu pogodjeni zajednicom.

Angažovanje zainteresovanih strana je presudni deo procesa ESIA i životnog ciklusa Projekta jer se vodi računa da se interesi i brige zainteresovanih grupa uzimaju u obzir u izradi i planiranju projekata. Plan angažovanja zainteresovanih strana (SEP) predstavljen u Izveštaju ESIA-e razvijen je sa ciljem da objasni kako će projekat komunicirati, uključiti, i biti u interakciji sa zainteresovanim stranama koje mogu biti pogođene Projektom direktno ili indirektno i / ili biti zainteresovani za projekat, i osigurati da lica pogođena projektom (PAP) imaju pristupačna i efikasna sredstva za pokretanje pitanja i pritužbi, a da Izvodjač radova odgovara na takva pitanja i žalbe na odgovarajući način.

U ESIA studijama ciljane su različite vrste grupa zainteresovanih strana za kvantitativna i kvalitativna istraživanja osnovnih informacija i korišćenje datih povratnih informacija za procenu potencijalnih uticaja. Tabela predstavlja broj sprovedenih anketa i intervjuja, a sledeći pod odeljci pružaju detalje o sprovedenim anketama

Tabela 7. 1. Ankete i intervjui koje je sprovedla 2U1K

Vrsta ankete/intervjua	Broj anketa/intervjua/ sastanaka
Ankete domaćinstava	1563
Ankete na nivou zajednica	48
Intervjui sa ključnim davaocima informacija(Kils) tokom Procene nedostataka	6
Kils sa nevladinim organizacijama	9
Kils sa pogođenim opštinama	7
Diskusije fokus grupa	7
Ankete privrednika	110
Konsultacije za Okvir raseljavanja i obnove egzistencije	7

7.1.1 Program angažovanja zainteresovanih strana

Program angažovanja zainteresovanih strana, kroz proces informativne konsultacije i učešća (ICP), uključuje skup aktivnosti sa ciljom publikom i odgovornostima kako bi se osigurao maksimalni nivo angažovanja za sve relevantne zainteresovane strane.

Proces ICP-a predstavljen u ovom poglavlju obuhvata 3 faze projektnog ciklusa. Projektni ciklus obuhvata sledeće;

- Fazu pre izgradnje
- Fazu izgradnje
- Fazu eksploatacije.

KS, kao deo angažovanja zainteresovanih strana, obelodaniće sledeće informacije i dokumentaciju u vezi sa Projektom kao:

- Plan angažovanja zainteresovanih strana (SEP),
- Opis projekta i ažuriranje vezano za progres realizacije Projekta,
- Informacije o rizicima i uticajima na zdravlje i bezbednost u zajednici (uključujući očekivana ograničenja pristupa putu i građevinske radove) i predložene mere ublažavanja;
- Okvir raseljavanja i obnove egzistencije (RLRF),
- Akcioni planovi raseljavanja (RAPs),
- Rezime zaključaka sa održanih konsultativnih sastanaka i javnih rasprava,
- Žalbeni mehanizam, njegovi ciljevi i obrazac zahteva za informacije.

Informativni paketi biće dostupni na srpskom (kao i na engleskom jeziku) odmah po početku projekta. Informativni paketi biće dostupni putem internet stranica pogođenih opština i CoS-a. Štampani primerci SEP, RLRF, RAP i RLRF biće dostupni u svim pogođenim opštinama i Važno je napomenuti da će ovi dokumenti i informacije ostati u javnom domenu tokom čitavog trajanja Projekta.

Projektnim kancelarijama. Izvođač radova će takođe objaviti ESIA, SEP i Žalbeni mehanizam na svojoj internet stranici.

Elektronske kopije Izveštaja ESIA, Plana angažovanja zainteresovanih strana i Okvira za raseljavanje i obnovu egzistencije mogu se naći na sledećim linkovima: <http://koridorisrbije.rs/en/news>

Štampane kopije ESIA izveštaja, Plana angažovanja zainteresovanih strana i Okvira za raseljavanje i obnovu egzistencije mogu se naći u sedištu KS (Adresa: Beograd, Kralja Petra 21) u Beogradu i kancelarijama za odnose sa javnošću u sedam opština (tj. Čičevac, Varvarin, Kruševac, Vrnjačka Banja, Trstenik, Kraljevo, Čačak) duž trase autoputa.

Važno je napomenuti da će ovi dokumenti i informacije ostati u javnom domenu tokom čitavog trajanja Projekta. Detalji aktivnosti angažovanja (prošlih i budućih aktivnosti) u skladu sa SEP mogu se naći u Izveštaju ESIA.

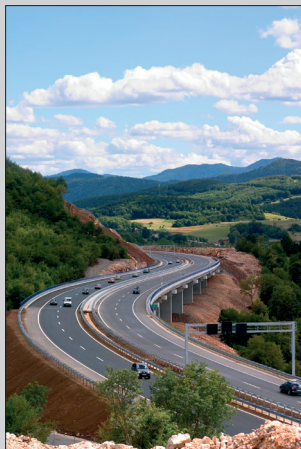
7.2 Stavljanje na uvid studije ESIA

Angažman za fazu obelodanjivanja usredsređen je na obelodanjivanje i konsultovanje nacrtu rezultata ESIA studije sa javnim, nevladinim organizacijama, srodnim vladinim telima i međunarodnim finansijskim institucijama za;

- pristup informacijama o svrsi,
- prirodi i razmeri projekta,
- trajanju i približnom vremenskom okviru za predložene projektne aktivnosti,
- rizicima i potencijalnim uticajima na njih zajedno sa predloženim merama ublažavanja,
- posvećenosti tekućem procesu angažovanja zainteresovanih strana i žalbenom mehanizmu
- prikupljanju povratnih informacija od svih zainteresovanih strana o nacrtu paketa za otkrivanje ESIA.

U ovoj fazi, ESIA paket je dostupan za sve zainteresovane strane putem namenskih internet stranica, a mogu biti i štampani primerci kojima se pristupa putem traženja dokumenata od svake pogođene opštine. Štampane i elektronske kopije netehničkog rezimea biće dostupni i na srpskom jeziku kako bi se osiguralo da zainteresovane strane koje traže kratke informacije o Projektu i njegovim aktivnostima to dobiju.

Svrha otkrivanja je pribavljanje javnog mišljenja radi pružanja detaljnih informacija o Projektnim aktivnostima, proceni uticaja i planiranih mera ublažavanja i aktivnosti praćenja. Svaka grupa zainteresovanih strana biće registrovana na obrascu za konsultacije sa zainteresovanim stranama kako bi dokumentovala sve komunikacije i povratne informacije zainteresovanih strana. Ovaj obrazac za konsultacije sa zainteresovanim stranama pruža istoriju angažovanja sa određenim zainteresovanim stranama, kako bi se uspostavili transparentni i poverljivi odnosi sa zainteresovanim stranama, razumevanje njihovih briga i prethodnog učešća u projektu.



Tokom procesa obelodanjivanja, komentari, predlozi koje su dale zainteresovane strane kao i odgovori koje su dali stručnjaci biće dostupni svim zainteresovanim stranama na uvid putem sledećeg linka: <http://koridorisrbije.rs/en/news>.

Tokom ovog procesa svi komentari i sugestije koje su zainteresovane strane dale biće evidentirani putem baza podataka i odgovori na komentare i sugestije biće dostupni svim zainteresovanim stranama.

7.3 Žalbeni mehanizam za javno mnjenje

Najvažnija svrha upravljanja žalbama je da omogući pristup proceduri rešavanja problema koja se primenjuje tokom životnog ciklusa projekta. Uspostaviće se strukturirani sistem upravljanja žalbama koji će osigurati da se pritužbe povezane sa projektom rešavaju kroz transparentan i nepristrasan proces. Zainteresovani će biti u mogućnosti da podele svoje mišljenje i primedbe putem niza opcija kao što su pisma, e-POŠTA, kutije za žalbe i sastanci licem u lice tokom svih faza Projekta.

7.3.1 Žalbeni mehanizam za javno mnjenje

Žalbe od strane javnosti će se rešavati u šest glavnih koraka na sledeći način.

1. **Prijem žalbi:** Žalbe se mogu slati putem pisama, e-pošte, telefonskih poziva, lično, preko opština.
2. **Potvrda i vođenje evidencije:** Sve žalbe će se svakodnevno odražavati kroz dnevnik žalbi. Dnevnik žalbi takođe će se koristiti za praćenje statusa žalbe, analizu učestalosti žalbi, tipične izvore i uzroke žalbi, kao i za identifikaciju preovladjujućih tema i bilo kakvih ponavljajućih trendova.
3. **Istraga:** Kroz istragu; proceniće se osnovni uzroci pritužbi i utvrdi se mogući odgovor / rešenje, uključujući korektivne mere.
4. **Odgovor na žalbu:** Nakon što su istrage završene i predložena rešenja utvrđena, projekat će tada pružiti službeni odgovor podnosiocima žalbi i žalba će biti zvanično zaključena.
5. **Rasprava o rešenju:** Ako podnosilac žalbe nije zadovoljan predloženim rešenjem, mogu se voditi daljnji pregovori dok se pitanje žalbe ne reši i slučaj ne bude zatvoren. Ako pregovori između Projektnih strana i podnosioca žalbe ne postignu zadovoljavajući rezultat koji vodi do zatvaranja žalbe, tada pritužba ide na više nivoa koji će se definisati tokom postavljanja procedura Projekta.
6. **Resursi za pravni sistem:** Strane mogu da vode sudski spor u bilo kom trenutku tokom postupka. Pristajanje na projektno rešenje žalbe na prijateljski način ne sprečava podnosioca žalbe da pokrene sudski postupak u bilo kojoj fazi procesa. Worker Grievance Mechanism

7.3.2 Žalbeni mehanizam za radnike

Projekt će uspostaviti žalbeni mehanizam za radnike pre izgradnje u okviru Plana upravljanja ljudskim resursima (HR) radi rešavanja žalbi svih zaposlenih u Projektu. Ovaj mehanizam će biti strukturiran sa namerom da bude efikasan pristup za ranu identifikaciju, procenu i rešavanje žalbi tokom faza Projekta. Tokom faze izgradnje, Izvodjač će biti odgovoran za implementaciju mehanizma, a zatim će biti prenesen KS-je za operativnu fazu. Uloge i odgovornosti sažete su u sledećoj tabeli.

Žalbe se mogu slati putem:

- ▶ Slanja pisama ili e-pošte na navedene adrese,
- ▶ Pozivom telefonskih brojeva koji su navedeni,
- ▶ Posetom opštini,
- ▶ Dolaskom na lokaciju Projekta uz korišćenje obrasca za podnošenje žalbe

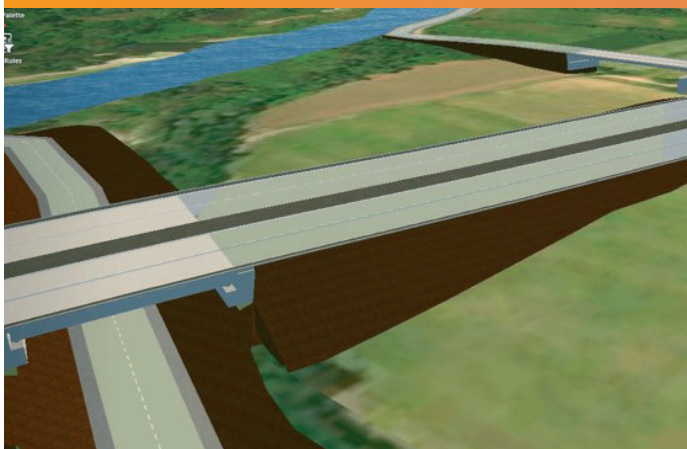
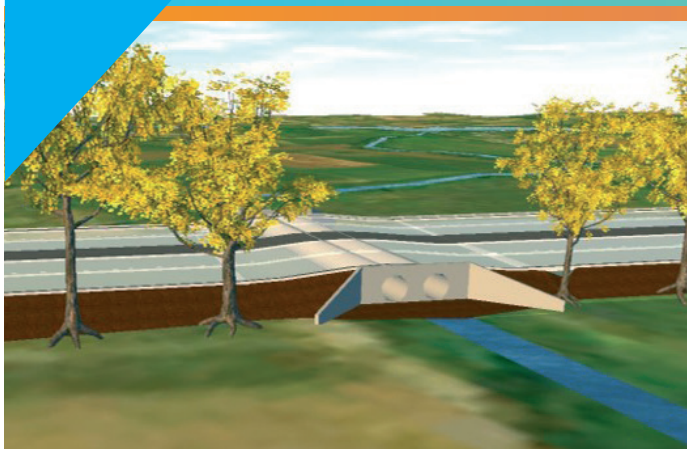
Adresa: KORIDORI SRBIJE d.o.o. Beograd, Kralja Petra 21,

Telefon: +381 11 3344173,

E-pošta: office@koridorisrbije.rs (predmetno polje: Za Žalbenu Komisiju)

Treba napomenuti da su svi pojedinci slobodni da anonimno podnesu svoje žalbe kada je potrebno. Ipak je važno navesti adresu koju Odeljenje za odnose sa zajednicom i održivost može koristiti (CRSD) da bi poslali odgovor.

8 ZAKLJUČAK



ESIA studija je obuhvatila sveobuhvatno istraživanje početnog stanja resursa životne sredine i društva duž trase autoputa, povezanih građevinskih objekata i područja regulacije duž reke Zapadna Morava. Kao rezultat ESIA-e, uticaji projekta su uglavnom srednji, ali postoje i uticaji sa visokim rangiranjem. Uticaji koji se smatraju visokim su; rad na koritu reke i radovi regulacije reke, opasnost od poplave tokom faza izgradnje i rada, promena nivoa podzemne vode, zagađenje bukom u fazi rada, oštećenje ili gubitak suvozemnih staništa (provodjenje kritičke procene staništa u skladu sa IFC PS6). Svi ovi uticaji će se smanjiti na nizak nivo, uglavnom nakon primene predloženih mera ublažavanja koje su date u Poglavlju 6 Izveštaja ESIA. Pored toga, postoje pozitivni uticaji kao što su povećanje stanovništva, mogućnosti zapošljavanja, mogućnosti lokalne nabavke, mogućnosti direktnog i indirektnog zapošljavanja, povećanje ekonomskog razvoja u regionu.

Ključne mere za ublažavanje ukupnih uticaja koji su klasifikovani kao visoki su dati u nastavku:

Za rad u koritu i regulaciji rečnog korita:

- Vremenski raspored radova biće ograničen u mesecima visokog vodostaja i ekološkim zahtevima ako su radovi direktno povezani sa postojećim rečnim tokom.
- Protok vode u reci (ili bilo kom potoku) neće biti u potpunosti blokiran, a kontinuitet toka će se održati što je više moguće.
- Zamućenost vode na uzvodnoj i nizvodnoj strani radnog područja nadgledaće se tokom izgradnje aktivnost u koritu. Ako nivo zamućenosti premaši standarde, nivo građevinskih radova biće smanjen (ili zaustavljen) na odgovarajućem mestu dok se zamućenost ne smanji na regulisani nivo.
- Rukovodiocima mašina biće pružena obuka u vezi sa osetljivošću i radnim procedurama, sa fokusom na proveru mašina i opreme zbog curenja pre upotrebe, sigurnog skladištenja i rukovanja gorivima / uljima / ugljovodonicima u blizini vodotoka i / ili mere predostrožnosti radi sprečavanja kontaminacije zemlje i vodotoka.
- Plan pripravnosti i reagovanja u vanrednim situacijama (EPRP) pratiće svo osoblje koje radi na ili u blizini reka.

Za poplave:

- U fazi projektovanja, održiva drenaža puta i prakse upravljanja atmosferskim padavinama su deo procesa projektovanja za atmosferske padavine za propuste i projektovanje odvodnih tokova biće implementirano i održavaće se u skladu sa međunarodnim smernicama.
- Da bi se zaštitilo od poplava i eliminisali uzastopni oštri zavoji i erozija obala, regulaciju reke će sprovesti Izvođač.
- Plan za upravljanje erozijom zemljišta, obnavljanja zemljišta i upravljanje pejzažom biće izrađen i realizovan. Taj plan će odražavati EHS smernice za životnu sredinu, zdravlje i bezbednost puteva gde se vrši naplata putarine, u celosti (kao i srpske propise).

Za izmenu nivoa podzemne vode:

- Korišćenje resursa podzemnih voda biće predmet odobrenja lokalnih vlasti. Nadležni organ može dozvoliti bušenje i upotrebu ekstrakcionih bunara ako je snabdevanje podzemnom vodom dovoljno. Ova odobrenja zasnivaju se na dostupnosti izvora vode. Tamo gde je upotreba podzemne vode izvor vode za građevinske radove (uključujući projektne objekte), sve dozvole će biti obezbeđene pre upotrebe.
- Prekomerno bagerovanje ispod nivoa podzemne vode neće biti sprovedeno.
- Iskop pozajmišta može ići dublje od nivoa podzemne vode, ali prekomerno bagerovanje ispod nivoa podzemne vode neće biti sprovedeno

Za zagađenje bukom:

- Izvođač radova će koristiti skeletni mastiks asfalt (SMA) za autoput za površinski deo jer proizvodi malu buku.
- Dodatne barijere za sprečavanje buke za osetljive receptore biće razmotreni
- Snimanje pejzaža vršiće se sniženjem autoputa ili dodavanjem zemljišnog nasipa.
- Pобољшаће se izolacija zgrade (na primer, zvučna izolacija prozora i zidova), gde je neophodno.
- U slučajevima kada izolacija nije moguća, razmotriće se naknada..
- Ograničenje brzine primeniće se u fazi eksploatacije

Za zagađenje zemljišta

- Građevinske mašine i vozila biće parkirani na uređenim lokacijama
- Opasne materije se neće skladištiti na iskopanim mestima. Izloženost opasnim materijama na otvorenim površinama će biti minimalna u pogledu veličine i vremena
- Zabranjeno je pranje vozila u građevinskoj zoni kao pranje mešalice i biće zabranjeno nekontrolisano

uklanjanje preostalih delova betonske mase na površinu van puta

- Procena rizika za odvođenje atmosferskih voda biće sprovedeno kako bi se potvrdilo da su projektovani odvodi atmosferskih voda efikasni za ublažavanje uticaja na kvalitet zemljišta. Preduzeće se mere kao što je upotreba slojeva peska, a koji bi trebalo da se koriste kao filteri u jamama za curenje, kako bi se sprečio prodor štetnih materija u dublji sloj zemljišta
- Plan erozije zemljišta, obnove i upravljanja pejzažem će biti pripremljen u fazi projektovanja za sva pozajmišta koja će se koristiti za vreme građevinskih radova

Ekologija

Za oštećenja ili gubitak kopnenih staništa usled trajnih objekata

- Aktivnosti pošumljavanja koje će se izvoditi u skladu sa principom Bez neto gubitaka, tj. Izradi plana za upravljanje biodiverzitetom i Plana upravljanja SERL-om.
- Vegetacija galerije biće stvorena duž novog korita Zapadne Morave, kakva je postojala pre regulacije, da bi se vratilo prirodno stanje staništa. Ova galerija će takođe biti mesto za zadržavanje moguće visoke vode.
- Nakon regulacije reke, sa obe strane novog korita reke stvoriće se 17 m područja obnovljene vegetacije sa autohtonim vrstama.
- Razgraničenje područja koja treba očistiti pre početka građevinskih aktivnosti kako bi se ograničila, što je više moguće, površina sa vegetacijom koju treba raščistiti.
- Gradilišta i pristupni putevi biće odvojeni od osetljivih područja odgovarajućom ogradom i znacima.
- Za zaštitu osetljivih staništa biće postavljene odgovarajuće ograde poput narandžaste sigurnosne ograde.
- U osetljivim područjima staništa, pristup pešaka, opreme i vozila biće ograničen do označenog pristupa gradilištima. Parkiranje i vožnja van označenih pristupnih puteva neće biti dozvoljeni.
- Otpad nastao od građevinskih radova i aktivnosti će se skladištiti na za to označenim mestima, a zatim odlagati. Čvrsti otpad neće smeti da se ostavi na prirodnim staništima.
- Građevinski otpad koji nastaje usled projektnih aktivnosti prvo će se skladištiti na za to označenim skladištima i zatim odlagati. Čvrsti otpad neće smeti da se ostavlja na prirodnim staništima.
- Koristiće se licencirani / odobreni objekti za odlaganje čvrstog i tečnog otpada, dok će sav otpad koji odlazi sa gradilišta biti tretiran uz dužnju pažnju, brigu i staranje.
- Obalna vegetacija duž reke Zapadne Morave biće obnovljena.

Za fragmentaciju staništa

- Prelazna mesta za faunu (tj. propusti) biće projektovana i postavljena duž autoputa. Propusti za životinje su prvenstveno konstruisani kao sigurni prelazi za sisare. Ciljne vrste su obično sisari. Male vrste faune mogu lako da koriste i ove propuste. Kao minimum kada se koriste propusti, napraviće se grebeni tamo gde vrste kao što su vidre i gmizavci mogu preći duž reke čak i u vreme visokog vodostaja. Takođe se može koristiti na mostovima koji se grade na reci Zapadna Morava kako bi se sprečio efekat barijere. Vegetaciono područje ostaće između ivice mosta i obale reke.

Za oštećenje slatkovodnog ekosistema

- Privremeni propusti predloženi za prelaze preko reka i potoka kao mera ublažavanja radi zaštite osetljivih vrsta vodenih staništa (videti odeljak 6 ESIA studije o Vodenom okruženju i Kopnu) biće projektovani tako da omoguće ribama da predju reku tokom visokog i niskog vodostaja (tj. propusti bez dna).
- Prirodna struktura priobalne vegetacije koja formira područja za mrest i sklonište za mnoge vodene organizme biće sačuvana tamo gde je to moguće.
- Planiraće se izvođenje radova uklanjanja vegetacije kako bi se izbegla oštećenja priobalne vegetacije, kad god je moguće.
- Svaka intervencija, posebno tokom regulacije reka velike dužine ili koja može značajno poremetiti rečno stanište (korito i bočna padina) biće sprečeno tokom sezone razmnožavanja vrsta riba (od 30.aprila do 15. juna).
- Stalna staništa vodotokova bez plime i oseke (EUNIS oznaka C2.3) u okviru predložene trase autoputa je osetljiva i vrlo podložna oštećenjima. Iz tog razloga građevinske aktivnosti izvršiće se bez oštećenja staništa koja se nalaze izvan predložene trase autoputa.
- U slučaju bilo kakve vanredne situacije, građevinski radovi ili radovi na prelazu reke Zapadne Morave ili blizu nje kao i njenih pritoka moraju da se sprovedu tokom sezone razmnožavanja, izradiće se Izjava o metodi koja detaljno opisuje zaštitne mere kao što su sedimentne zamke / nosači, privremena skretanja itd. i proces praćenja.

- Monitoring će tokom izgradnje vršiti specijalni podizvođač / biolog.

Za gubitak slatkovodnih staništa

- Novo korito treba da bude projektovano sa zemljišnim materijalom koji karakteriše korita u regionu što je više moguće (stene, šljunjak). Trebalo bi da ima dovoljno površina na obalama reka gde vodene biljke mogu da ga zadrže, a kao rezultat toga može se postići razvoj biljaka. Ovo će stvoriti pogodna područja za mrest i skloništa za vrste riba.
- Pregrade na uzvodnom kraju napuštenog rečnog kanala neće dozvoliti migraciju ribe, već kao kompenzacionu meru, napušteni meandri ostaće otvoreni na nizvodnoj strani. Migracija riba je moguća kroz novi rečni kanal reke Zapadne Morave.
- Da bi se smanjio uticaj vodostaja u novom rečnom koritu usled regulacije reka, prirodni materijal (kao stene) koristiće se za zaštitu od spiranja i erozije obala reka. Kontinuitet toka će se održavati u novom kanalu i na protok reke to neće uticati.
- Ušća potoka biće uređena tako da omogućavaju prolaz ribe na mestima gde će se povezati postojeći potoci sa novim koritom.
- Aktivnosti pošumljavanja obavljaće se na radovima na regulaciji reke u skladu sa „principom bez neto gubitaka“, tj. izrada plana upravljanja biodiverzitetom i plana upravljanja SERL-om biće urađena.
- Tokom radova na regulaciji ili preusmeravanju reke, vrste riba koje su nasukane u prirodnim malim barama (loknama) prebaciće u rečno korito kompetentan biolog.
- Prevoz ribe obavljaće se u specijalizovanim vozilima sa rezervoarima i po potrebi kiseonikom, druga vozila će biti prilagođena za ovu namenu i opremljena kontejnerom za prevoz ribe.

Za slučajni gubitak faune

- Tvrdе ograde se podižu kako bi se sprečio pristup životinjama na puteve. Uglavnom su projektovane da smanje nezgode usled sudara velikih sisara i automobila, ali i da smanje broj manjih životinja ubijenih na putevima. Nedostatak tvrdih ograda je što povećavaju efekat barijere. Stoga se u većini slučajeva tvrdе ograde moraju kombinovati sa prolazima za divlje životinje. U tim slučajevima one ispunjavaju važnu ulogu u vođenju životinja do prelaza.
- Čvrste ograde će se uvek graditi sa obe strane puta. Krajevi tvrdе ograde su opasne tačke: životinje mogu zaobići kraj tvrdе ograde i zarobiti se na putu. Stoga će se tvrdе ograde završavati na konstrukcijama poput mostova.
- Znakovi upozorenja imaju za cilj da utiču na ponašanje vozača kako bi se smanjio broj i težina sudara velikih sisara i automobila.
- Svetla na autoputu često privlače insekte i kao posledica toga je da ih slep miševi ili noćne ptice love. Ovo rezultira visokom smrtnošću za insekte kao i za njihove predatore. Za sprečavanje sudara insekata, preporučuje se upotreba natrijumskih svetla.
- Standardna saobraćajna signalizacija biće postavljena u oblastima u kojima se često javljaju sudari. Postoje i za vodozemce, vodene ptice i druge životinje.

Za efekat barijere na faunu

- Propusti za životinje prvenstveno su napravljeni kao sigurni prelazi za sisare. Ciljne vrste su obično sisari. Vrste male faune mogu takođe lakoda koriste ove propuste. Kao minimum prilikom upotrebe propusta, ugradiće se grebeni gde vrste poput vidri i gmizavaca mogu da prelaze duž reke čak i u vreme velikog vodostaja.
- Takođe se mogu koristiti na mostovima koji se grade na reci Zapadnoj Moravi kako bi se sprečio efekat barijere. Vegetaciona područja ostaće između stubova mosta i obale reke.
- Duž autoputa ima 65 propusta i 40 mostova. Kutijasti propusti dimenzija najmanje 1,5 m x 2 m i cevni propusti prečnika između 60 i 140 cm biće postavljeni u prirodna staništa za vrste za koje je najveća verovatnoća da će prelaziti kako bi se smanjila fragmentaciju staništa.
- Obavljaće se redovno održavanje i čišćenje kako bi se sprečilo da materijali koji prenose poplave blokiraju ulaz u propuste

Vidljivost

Promena pejzaža usled promena u korišćenju zemljišta i vidljivosti novih konstrukcija iz rekreacionih područja

- Sadnja će se primeniti kako bi se obnovila ili nadoknadila izgubljena staništa.
- Mešavine za sadnju će se birati iz domaćih vrsta, a sadnja će biti uspostavljena da bi se stvorila nova i poboljšala postojeća prirodna staništa. Upotreba autohtonih vrsta u čitavom području je važna kako se rastinje duž autoputa vremenom ne bi razlikovalo od prirodnog rastinja koje se javlja u okolini.
- Sadnja će se primeniti za ponovno povezivanje žive ograde ili područja rastinja koja su ranije bila prekinuta

kao rezultat građevinskih radova u cilju održavanja koridora divljih životinja i vraćanja lokalnog pejzažnog karaktera Dizajn pejzaža će biti u skladu sa regionalnim identitetom pejzaža u najvećoj mogućoj meri

- Održavanje rastinja biće osmišljeno tako da vizuelno zaklone pogled na putnu infrastrukturu i zemljane radove od susednih kuća i naselja
- Održavanje rastinja će biti prekinuto kako bi se otvorili ključni pogledi i vidici koji pojačavaju lokalni identitet i smanjila monotonija pejzaža za vozače
- Na mestima gde je autoput monoton, potrebno ga je osvežiti sadnjom ukrasnih vrsta koji ne zahtevaju održavanje. Sprečavanje monotonosti takođe će imati pozitivan uticaj na bezbednost saobraćaja.
- Uređivanje drveća i žbunja uz autoput kako bi se povratio prirodni izgled područja. Pored toga, posadiće se trava u ovim područjima radi kontrole erozije. Na ovaj način, potrebe za održavanjem područja, mogu se svesti na minimum.

Gubitak privatnog i javnog zemljišta usled eksproprijacije

- Efekti fizičkog i ekonomskog premeštanja biće minimizirani
- Ljudi pogođeni projektom dobiće naknadu u skladu sa principima utvrđenim u Okviru za raseljavanje i obnovu egzistencije.
- Kao minimum, biće pripremljeni akcioni planovi raseljavanja (APR/RAP). U njemu će biti detaljno navedeni uticaji Projekta na vlasništvo nad zemljom, upotrebu zemljišta, imovinu i sredstva za život. RAP-ovi će utvrditi mere potrebne da se adekvatno rešava fizičko i ekonomsko premeštanje zbog Projekta.
 - o Za RAP će se izvršiti detaljna socio-ekonomska procena kako bi se identifikovali uticaji na lica pogođena projektom, uključujući uticaje na pribavljanje zemljišta i ograničenja na upotrebu zemljišta.
 - o Popis će se izvršiti kako bi se utvrdilo koja lica će biti raseljena u okviru Projekta, odnosno lica koja imaju pravo na nadoknadu i pomoć, popis pogođenog zemljišta i imovine.
- Pomoć će biti pružena ranjivim licima koja nisu u mogućnosti da se sama isele i presele.
- Dodatna ciljana pomoć (npr. kreditne linije, obuka ili mogućnosti zapošljavanja) biće obezbeđena kao i mogućnosti da poboljšaju ili bar vrate svoj kapacitet za sticanje prihoda, nivo proizvodnje i standard života ekonomski raseljenim licima na čiji su egzistencijalni nivo ili nivo prihoda negativno uticali
- Količina zemljišta zauzetog tokom izgradnje biće svedena na minimum.
- Građevinski radnici će biti obučeni da ostanu u granicama građevinskih područja i koridora eksproprijacije i da izbegavaju da pređu na privatno zemljište.
- U izuzetnim slučajevima, kada se zemljište u privatnom vlasništvu mora koristiti, ali eksproprijacija ili sudski procesi još uvek nisu finalizovani, nikakvi radovi se neće započeti dok se ne reše bilateralni sporazumi i pisma zvanična pisma o saglasnosti ne dobiju od zakonskih vlasnika.
- Ako su žalbe u vezi neovlašćenog korišćenja zemljišta u privatnom vlasništvu, štete na susednim zemljištima, itd primljena putem Žalbenog mehanizma projekta, procena / ispitivanje će se vršiti od slučaja do slučaja osnova i tamo gde je potrebno biće planirane i sprovedene korektivne mere.
- U slučaju bilo kakve direktne štete na privatnom vlasništvu kao rezultat aktivnosti Izvođača projekta ili podizvođača, Izvođač će osigurati da se sprovedu odgovarajuće korektivne mere (npr. popravka, održavanje, obnova, restauracija itd.)

Uticaji na poljoprivredno zemljište

- Korisnici zemljišta biće blagovremeno obavešteni kada se planira početak građevinskih radova i kako će se gubitak useva i šteta nadoknaditi.
 - Kada raseljavanje ne može da se izbegne, raseljenim licima će biti obezbeđena odgovarajuća nadoknada za gubitak imovine po Zakonu o eksproprijaciji (Službeni glasnik RS, br. 53/95 od 28. decembra 1995, uključujući izmene od 23/01 od 6. aprila 2001. godine, 20/09 od 19. marta 2009. godine i 55/13 od 25. juna 2013. godine) s obzirom na odredbe Zakona o prostornom planiraju.
 - Svi korisnici zemljišta čiji su usevi izgubljeni ili pogođeni bilo kojom drugom štetom tokom izgradnje dobiće nadoknadu u punoj vrednosti zamene, u skladu sa srpskim zakonodavstvom i zahtevima IFC-a.
 - Ukoliko sama naknada nije dovoljna za obnavljanje egzistencije, sprovedeće se obnova egzistencije u skladu sa zahtevima IFC-a.
 - Uspostaviće se Žalbeni mehanizam
- Uticaji na poljoprivredno zemljište i pašnjake umanjice se što je više moguće tako što će se oblast koju obuhvata Projekat biti što je moguće uža i što će se uspešno obnoviti oštećena područja

Uticaji na zemljište privrednika:

- Poslovni gubici biće nadoknađeni u punoj zamenskoj vrednosti, u skladu sa srpskim zakonodavstvom i zahtevima IFC.
- Ako sama naknada nije dovoljna za obnavljanje egzistencije, sprovođenje obnove egzistencije biće u skladu sa zahtevima IFC.
- Žalbeni mehanizam će se primeniti u skladu sa SEP-om.

Fragmentacija pojedinih zemljišnih parcela:

- Podvožnjaci će biti projektovani da lokalnom stanovništvu obezbede pristup poljoprivrednom zemljištu, dovoljnih dimenzija za prolaz kombajna, vozila, itd. Kada je potrebno Privremeni pristupni putevi biće izgrađeni paralelno sa trasom autoputa u blizini poljoprivrednih područja / zona
- Kako bi se obezbedio pristup poljoprivrednom zemljištu, tamo gde je to praktično.

Fizičko i ekonomsko premeštanje ljudi pogođenih projektom

Biće pripremljen plan zapošljavanja. Lokalno zapošljavanje i lica pogođena Projektom koji će izgubiti prihod (poljoprivredne i sezone poljoprivredne aktivnosti) ili radna mesta usled aktivnosti vezanih za Projekat treba podsticati uspostavljanjem poštenih, transparentnih i jednakih mogućnosti za zapošljavanje.

Tabela 8 1. ESIA rezime o proceni uticaja

Opis uticaja	Faza	Priroda uticaja	Celokupni uticaj	Preostali uticaj
PROCENA UTICAJA NA ŽIVOTNU SREDINU				
Kvalitet Vode				
Izlivanje / curenje u površinske vode	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Radovi u koritu reke i na regulaciji reke	Izgradnja	Negativna	Visok	Nizak
Ispuštanje otpadnih voda	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Izlivanje / curenje u površinske vode	Operativna	Negativna	Srednji	Nizak
Ispuštanje otpadnih voda	Operativna	Negativna	Srednji	Nizak
Plavljenje	Operativna	Negativna	Visok	Srednji
Promena toka reke	Operativna	Negativna	Srednji	Nizak
Promena u kvalitetu vode reke.	Operativna	Negativna	Srednji	Nizak
Podzemne Vode				
Curenje u podzemne vode	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Zagadjenje podzemne vode zbog ispuštanja otpadnih voda u vodenu sredinu	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Izmena nivoa podzemnih voda	Izgradnja	Negativna	Visok	Nizak
Zagadjena voda od slučajnog prosipanja i površinskog otpada	Operativna	Negativna	Srednji	Nizak
Kvalitet Vazduha i Klima				
Stvaranje prašine	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Stvaranje gasova zagađivača	Operativna	Negativno	Srednji	Srednji

Opis uticaja	Faza	Priroda uticaja	Celokupni uticaj	Preostali uticaj
Buka i vibracija				
Zagadjenje bukom	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Vibracija	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Zagadjenje bukom	Operativna	Negativna	Visok	Nizak
Geologija i tlo				
Zemljotres	Izgradnja	Negativna	Nizak	Nizak
Erozija	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Zagadjenje tla uzrokovano građevinskim aktivnostima	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Degradacija zemljišta i gubitak tla	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Zemljotres	Operativna	Negativna	Nizak	Nizak
Oticanje sa puta i slučajno prosipanje	Operativna	Negativna	Srednji	Nizak
Resurs i otpad				
Uništavanje staništa i biljaka tokom zemljanih radova i vadenje resursa	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Odlaganje iskopanog otpadnog zemljišta	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Opasni otpad nastao tokom građevinskih aktivnosti	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Efikasnost resursa	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Stvaranje otpada	Operativna	Negativna	Srednji	Nizak
Kopnena i slatkovodna ekologija				
Oštećenja ili gubitak kopnenih staništa na trajnim objektima	Izgradnja	Negativna	Visok	Nizak
Oštećenja ili gubitak kopnenih staništa na privremenim objektima	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Fragmentacija staništa	Izgradnja	Negativna	Visok	Nizak
Gubitak važnih biljnih vrsta	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Gubitak važnih vrsta faune	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Povećanje buke, svetlosti i vibracija koje mogu prouzrokovati uznemiravanje ili premeštanje faune	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Introduction of Alien invasive species	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Damage to Freshwater Ecosystem	Izgradnja	Negativna	Visok	Nizak
Freshwater Habitat loss / change due to river regulation	Izgradnja	Negativna	Visok	Nizak
Loss of important aquatic species	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Accidental loss of fauna	Operativna	Negativna	Visok	Nizak
Barrier effect in fauna	Operativna	Negativna	Visok	Nizak

Opis uticaja	Faza	Priroda uticaja	Ceelokupni uticaj	Preostali uticaj
Arheološki i kulturni resursi				
Chance Destruction of Archaeological and Cultural Resources	Construction	Negativna	Srednji	Nizak
Vizuelni pejzaž i korišćenje zemljišta				
Promena pejzaža zbog promena u upotrebi zemljišta	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Vidljivost novih objekata	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Vidljivost novih struktura iz rekreativnih područja	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Promena pejzaža zbog promena u upotrebi zemljišta	Operativna	Negativna	Visok	Nizak
Vidljivost novih objekata	Operativna	Negativna	Srednji	Nizak
Vidljivost novih struktura iz rekreativnih područja			Visok	Nizak
PROCENA UTICAJA NA DRUŠTVO				
Stanovništvo				
Povećati rizik od nezakonitog ponašanja ili kriminala	Izgradnja	Negativna	Nizak	Nizak
Od društvenog konflikta	Izgradnja	Negativna	Nizak	Nizak
Priliv dodatnog stanovništva	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Uticaj na dinamiku zajednice	Izgradnja	Negativna	Nizak	Nizak
Povećanje opterećenja na konkurentnost za javne usluge	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Rodno nasilje	Izgradnja	Negativna	Nizak	Nizak
Lokalna inflacija	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Smanjenje stanovništva	Operativna	Negativna	Srednji	Nizak
Povećanje stanovništva	Operativna	Pozitivna	Pozitivni	Visoki
Infrastruktura				
Pritisak na lokalnu infrastrukturu tokom građevinskih aktivnosti	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Pritisak na lokalnu infrastrukturu zbog povezanih objekata	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Uticaj na lokalnu putnu mrežu	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Pritisak na lokalnu infrastrukturu tokom operativnih aktivnosti	Operativna	Negativna	Srednji	Nizak
Economy				
Employment Opportunities	Construction	Positive	Pozitivni	Pozitivni
Local Procurement Opportunities	Construction	Positive	Pozitivni	Pozitivni
Direct and In-direct Employment Opportunities	Operation	Positive	Pozitivni	Pozitivni
Increase in Economic Development in the Region	Operation	Positive	Pozitivni	Pozitivni
Decrease in agricultural sector in the Region	Operation	Negative	Srednji	Nizak

Opis uticaja	Faza	Priroda uticaja	Čeelokupni uticaj	Preostali uticaj
Raseljavanje i pribavljanje zemljišta				
Gubitak privatnog i javnog zemljišta zbog eksproprijacije	Pred- Izgradnja	Negativna	Visok	Srednji
Gubitak poslovnog zemljišta	Pred- Izgradnja	Negativna	Visok	Srednji
Privremeni uticaji na zemlju i imovinu	Pred- Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Usitnjavanje parcela poljoprivrednog zemljišta.	Pred- Izgradnja	Negativna	Visok	Srednji
Gubitak ekonomske funkcije šuma	Pred- Izgradnja	Negativna	Srednji	Srednji
Šteta na usevima tokom operativne faze	Pred- Izgradnja	Negativna	Nizak	Nizak
Fizičko i ekonomsko premeštanje lica pogodjenih projektom (PAP).	Pred- Izgradnja	Negativna	Visok	Srednji
Usluge ekosistema				
Pristup šumskim zemljištima	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Uticaj na pčelarstvo	Izgradnja	Negativna	Nizak	Nizak
Uticaj na korišćenje reke	Izgradnja	Negativna	Srednji	Srednji
Uticaj na aktivnosti zabave i razonode i turizam	Izgradnja	Negativna	Srednji	Srednji
Pristup uslugama ekosistema	Operativna	Negativna	Srednji	Nizak
Radna snaga i radni uslovi				
Rizici i uticaji koji se odnose na zapošljavanje žena i nediskriminaciju i jednake mogućnosti	Obe faze	Negativna	Nizak	Nizak
Rizici radne snage i uticaji koji se odnose na podizvođača i upravljanje lancima snabdevanja (uključujući decu i prinudni rad)	Obe faze	Negativna	Nizak	Nizak
Radni uslovi i uslovi zaposlenja za radnike iz inostranstva i domaće radnike.	Obe faze	Negativna	Nizak	Nizak
Za operativnu fazu Projekta, očekuje se da će između 20 i 50 lokalnih lica biti stalno angažovano za naplatu stanica i naplatu putarine za autoput.	Obe faze	Negativna	Nizak	Nizak
Zdravlje na radu i bezbednost				
Zdravstveni i bezbednosni rizici zbog opštih opasnosti po zdravlje i zdravlje na radu	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Zdravstveni i bezbednosni rizici zbog fizičkih i hemijskih opasnosti	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Zdravstveni i bezbednosni rizici zbog hitnih slučajeva i epidemioloških bolesti	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Zdravstveni i bezbednosni rizici zbog građevinskog saobraćaja	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Zdravstveni i bezbednosni rizici kod smeštaja	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Radni rizici i uticaji koji se odnose na podizvođača i upravljanje lancima snabdevanja (uključujući rizike dečjeg i prinudnog rada))	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak

Opis uticaja	Faza	Priroda uticaja	Celokupni uticaj	Preostali uticaj
Zdravstveni i bezbednosni rizici zbog opštih opasnosti po zdravlje i zdravlje na radu	Operativna	Negativna	Srednji	Nizak
Zdravstveni i bezbednosni rizici zbog fizičkih i hemijskih opasnosti	Operativna	Negativna	Srednji	Nizak
Zdravstveni i bezbednosni rizici zbog hitnih slučajeva	Operativna	Negativna	Srednji	Nizak
Zdravstveni i bezbednosni rizici zbog održavanja autoputa	Operativna	Negativna	Srednji	Nizak
Zdravlje i bezbednost zajednice				
Gustina saobraćaja	Izgradnja	Negativna	Srednji	Srednji
Zarazne bolesti	Izgradnja	Negativna	Nizak	Nizak
Uticaj na životnu sredinu u vezi sa izgradnjom	Izgradnja	Negativna	Srednji	Nizak
Bezbednost oko gradilišta projekta	Izgradnja	Negativna	Nizak	Nizak
Zemljotres	Izgradnja	Negativna	Nizak	Nizak
Erozija	Izgradnja	Negativna	Nizak	Nizak
Izlivanje / curenje u površinske vode	Izgradnja	Negativna	Nizak	Nizak
Bezbednost prelaza	Operativna	Negativna	Nizak	Nizak
Buka tokom operativne faze	Operativna	Negativna	Srednji	Nizak
Rizik od polave tokom operativne faze	Operativna	Negativna	Visok	Srednji
Transport opasne robe	Operativna	Negativna	Nizak	Nizak
Klasifikacija uticaja				
	Nizak : gde nije verovatno da ovaj uticaj ima značajan rizik			
	Srednji : gde uticaj može imati srednji nivo rizika na društvo			
	Visok : gde uticaj može imati visok nivo rizika na društvo			
	Pozitivni : gde uticaj dovodi do unapredjenja			

Sledeća dokumentacija i informacije u vezi sa Projektom biće objavljene na zvaničnoj internet stranici Koridora Srbije (<http://koridorisrbije.rs/en/nevs>):

- Ovaj netehnički rezime (NTR/NTS) Projekta;
- Plan angažovanja zainteresovanih strana (PAZS/SEP);
- Opis i ažuriranja projekta u vezi sa napretkom implementacije Projekta;
- Informacije o zdravstvenim i bezbednosnim rizicima i uticajima u zajednici (uključujući bilo koje očekivano ograničenje pristupa putu i izvođenje građevinskih radova) i predložene mere ublažavanja;
- Okvir za raseljavanje i obnovu egzistencije
- Rezime zaključaka sa održanih konsultativnih sastanaka i javnih rasprava;
- Rezime izveštaja o praćenju sprovođenja Projekta;
- Obrazac za žalbu i obrazac zahteva za informacije





2U1K

Mühendislik
Danışmanlık A.Ş.

Tepe Prime İş ve Yaşam Merkezi
Mustafa Kemal Mahallesi Dumlupınar Bulvarı
No: 266 B-Blok Daire: 38
06530 Çankaya / ANKARA - TÜRKİYE
P +90 (312) 287 2507
P +90 (312) 287 2508
F +90 (312) 287 2509
info@2u1k.com.tr
www.2u1k.com.tr

KORIDORI SRBIJE d.o.o. Beograd, Kralja Petra 21
P +381 11 3344174
office@koridorisrbije.rs